

6.12 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）

6.12 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

事業の実施に伴い、工事中は工事用車両の走行、供用時は建物の供用及び関係車両の走行により、周辺の主要道路等において交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、工事期間中及び供用時における交通混雑並びに歩行者の安全に対する影響を把握するため、調査、予測、評価を行いました。

また、先行して計画が進む旧横浜市庁舎街区及び同時期に建設計画が進む、隣接事業の計画建築物の影響も加味した、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 調査を行った11交差点の24時間断面交通量は、最も多かった地点9（羽衣町交差点）のC断面で平日に20,992台/24h、休日に16,137台/24hでした。 ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点9（羽衣町交差点）が最も多く、平日で2,341台/h、休日で2,014台/hでした。 現況の交差点需要率は、全ての交差点で限界需要率を下回っており、車線混雑度も1.0を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。 対象事業実施区域周辺付近は、歩行空間としてマウントアップ、植栽帯、ガードレール等の施設が整備されているため、道路を走行する自動車と周囲を利用する歩行者が常に交錯するような箇所はほとんどありません。 	p. 6. 12-26～ p. 6. 12-42
環境保全目標	<p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	p. 6. 12-43
予測結果の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事中の交差点需要率は全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も1.0を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。 工事用車両の入庫動線と出庫動線が重複する尾上町交差点及び関内駅北口交差点において、ピーク時滞留長は隣接する交差点までの距離を下回るため、影響を及ぼすことがないように交通処理が可能であると考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の主要な走行ルートは、歩行者と自動車が分離されているため、工事用車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。 本事業では、交通誘導員の配置や仮設歩道の設置、標識等の対策により歩行者の安全を確保していく計画としています。 	p. 6. 12-46～ p. 6. 12-49
環境の保全のための措置の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事計画の策定に当たっては、工事用車両の集中を回避した工程等を検討するとともに、標識の設置等により来街者や近隣住民等への情報提供を行います。 本事業と隣接事業及び旧横浜市庁舎街区は、必要に応じて工事情報の共有を行い、工事用車両の集中による影響の回避に努めます。 構造計画、施工計画の工夫により掘削土を減らし、土砂搬出に伴う工事用車両の台数を極力減らす計画とします。 周辺の交通混雑の状況を勘案して、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。 搬出入計画の立案と指導、周知により工事用車両の路上待機対策を行います。 工事用車両の出入りする時間は、可能な限り通勤通学の時間を避けた時間として計画します。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 規制速度の遵守等に関する教育及び指導を徹底し、安全運転に努めます。 工事区域に仮囲いを設置するとともに、車両出入口には適宜交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。 市道の再編により一部で通行が出来なくなるため、標識や交通誘導員の配置等により、安全な迂回路を周知します。 	p. 6. 12-49～ p. 6. 12-50

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】（つづき）

項目	結果等の概要	参照頁
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市道山下町第7号線の歩行空間整備時は、工事状況に応じて適宜仮囲いの範囲を変更し、必要に応じて仮設歩道を設けて安全な歩行空間の確保を図ります。 ・環境の保全のための措置を隣接事業とも共有し、同様の配慮を促します。 ・工事中の歩行者に対するバリアフリーを推進します。 ・駅、横浜スタジアム、にじいろ保育園関内等の近隣施設や近隣住民等に対して、本事業の工事計画に関わる情報提供を行います。 	p. 6. 12-49～ p. 6. 12-50
評価	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、事業者による管理のもと、隣接事業とも連携しながら、環境の保全のための措置を適切に実施することで、工事用車両の走行に伴う交通混雑の低減を図る計画としており、これにより環境保全目標は達成されるものと考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、事業者による管理のもと、隣接事業とも連携しながら、環境の保全のための措置を適切に実施することで、歩行者の安全に配慮したへの影響を低減する計画としており、これにより環境保全目標は達成されるものと考えます。 	p. 6. 12-50

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	前述のとおりです。	p. 6. 12-26～ p. 6. 12-42
環境保全目標	<p>交通混雑：周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全：歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	p. 6. 12-43
予測結果の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用時の交差点需要率は全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も1.0を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係車両の主要な走行ルートは、歩行者と自動車とが分離されているため、関係車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。 ・本事業では敷地内に歩行空間を配置するほか、2階レベルのデッキ通路やJR関内駅から横浜スタジアムや交通広場に至る地上部の歩行空間を整備すること等により、歩車分離された安全な歩行者ネットワークに寄与する計画としています。 	p. 6. 12-54～ p. 6. 12-58
環境の保全のための措置の概要	<p>交通混雑</p> <p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、自動車交通の円滑化及び路上駐車防止のため、案内板の設置等により駐車場への適切な経路誘導に努めます。 <p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通集中を回避するため、本事業の施設に係る従業員には公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者にも案内看板やパンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 <p>歩行者の安全</p> <p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域内には一般の人々が安全に利用・通行できる歩行空間や滞留空間となる広場空間を配置する計画とします。 ・本事業で市道山下町第7号線を、隣接事業で市道山下町第5号線を歩行空間として整備し、歩車分離により歩行者の安全に配慮した計画とします。 ・本事業の建築敷地内における歩行空間では、段差の少ない舗装等によりバリアフリー性に配慮します。 	p. 6. 12-58

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】（つづき）

項目	結果等の概要	参照頁
環境の保全のための措置の概要	<p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2階部分のデッキ通路により、横浜中華街や元町等の地域とつながる安全な歩行者ネットワークに寄与する計画としています。 ・本事業の関係車両出入口など、車両動線と歩行者動線が交錯する箇所については、施設案内等により注意喚起を図り、歩行者の安全に配慮します。 	p. 6. 12-58
評価	<p><u>交通混雑</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、計画立案時及び供用時において、環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、関係車両の走行に伴う交通混雑の低減を図る計画としており、これにより環境保全目標は達成されるものと考えます。 <p><u>歩行者の安全</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、計画立案時及び供用時において、環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、関係車両の走行に伴う歩行者の安全への影響を低減する計画としており、これにより環境保全目標は達成されるものと考えます。 	p. 6. 12-59

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】

項目	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・調査を行った19地点の12時間交通量は、最も多かった地点C2-2（関内駅北口一般国道16号に抜けるルート）で、平日12,817人/12h、休日11,002人/12hでした。これらの地点におけるピーク時間帯の交通量は、地点C2-2において平日17時台に1,700人/h、休日15時台に1,226人/h、地点Hにおいて平日8時台に1,416人/h、休日15時台に936人/hでした。 ・歩行者サービス水準は、全ての調査地点で自由歩行が可能とされる水準Aと判定されました。 	p. 6. 12-26～ p. 6. 12-42
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全で快適な通行が確保されること。 	p. 6. 12-43
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯における歩行者サービス水準は、主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルート上のすべての予測地点で自由歩行が可能な水準Aが確保されるものと予測します。 ・平日の地点Hでは、ピーク時の15分歩行者量が現況から約5倍に増加しますが、歩道の有効幅員を可能な限り広くとることにより十分なウォークビリティが確保されます。 	p. 6. 12-64～ p. 6. 12-65
環境の保全のための措置の概要	<p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市道山下町第7号線を歩行空間として整備するほか、JR関内駅前に広場空間を創出することで、旧横浜市庁舎街区との連続性の向上や交通広場に至る歩行者の快適性向上に寄与する計画としています。 ・隣接事業では、市道山下町第5号線を歩行空間として整備し、JR関内駅から横浜スタジアムや交通広場に至る歩行空間の連続性、快適性を向上することが検討されています。 ・本事業の建築敷地内における歩行空間では、段差の少ない舗装等によりバリアフリー性に配慮します。 <p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2階部分で本事業及び隣接事業の計画建築物と旧横浜市庁舎街区の計画建築物をデッキで接続することにより、横浜中華街や元町等の地域とつながる歩行者ネットワークの形成に寄与します。 	p. 6. 12-65～ p. 6. 12-66
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、計画立案時及び供用時において、環境の保全のための措置を隣接事業とも共有し、適切に実施していくことで、JR関内駅から旧横浜市庁舎街区方面に繋がる新たな歩行者ネットワークの形成や安全で快適な歩行空間の整備に寄与する計画としており、これにより環境保全目標は達成されるものと考えます。 	p. 6. 12-66

注) 調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

6.12.1 調査

1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- (1) 日常生活圏等の状況
- (2) 地域交通の状況
- (3) 歩行者の状況

2) 調査地域・地点

(1) 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

(2) 地域交通の状況

a) 主要な交通経路及び交通量の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

b) 主要交差点部における交通処理

調査地点は、工事用車両及び関係車両の主要な走行ルートと想定される信号交差点として、図 6.12-1 及び図 6.12-2(1)～(11)に示す 11 地点としました。

c) 交通安全対策の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺の主要道路等としました。

(3) 歩行者の状況

調査地点は、公共施設等の位置 (p. 6.12-26 参照) や学区、通学路の状況 (p. 6.12-27 参照) 等を踏まえ、主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルートを想定し、図 6.12-3 及び図 6.12-4(1)～(7)に示す 19 地点としました。

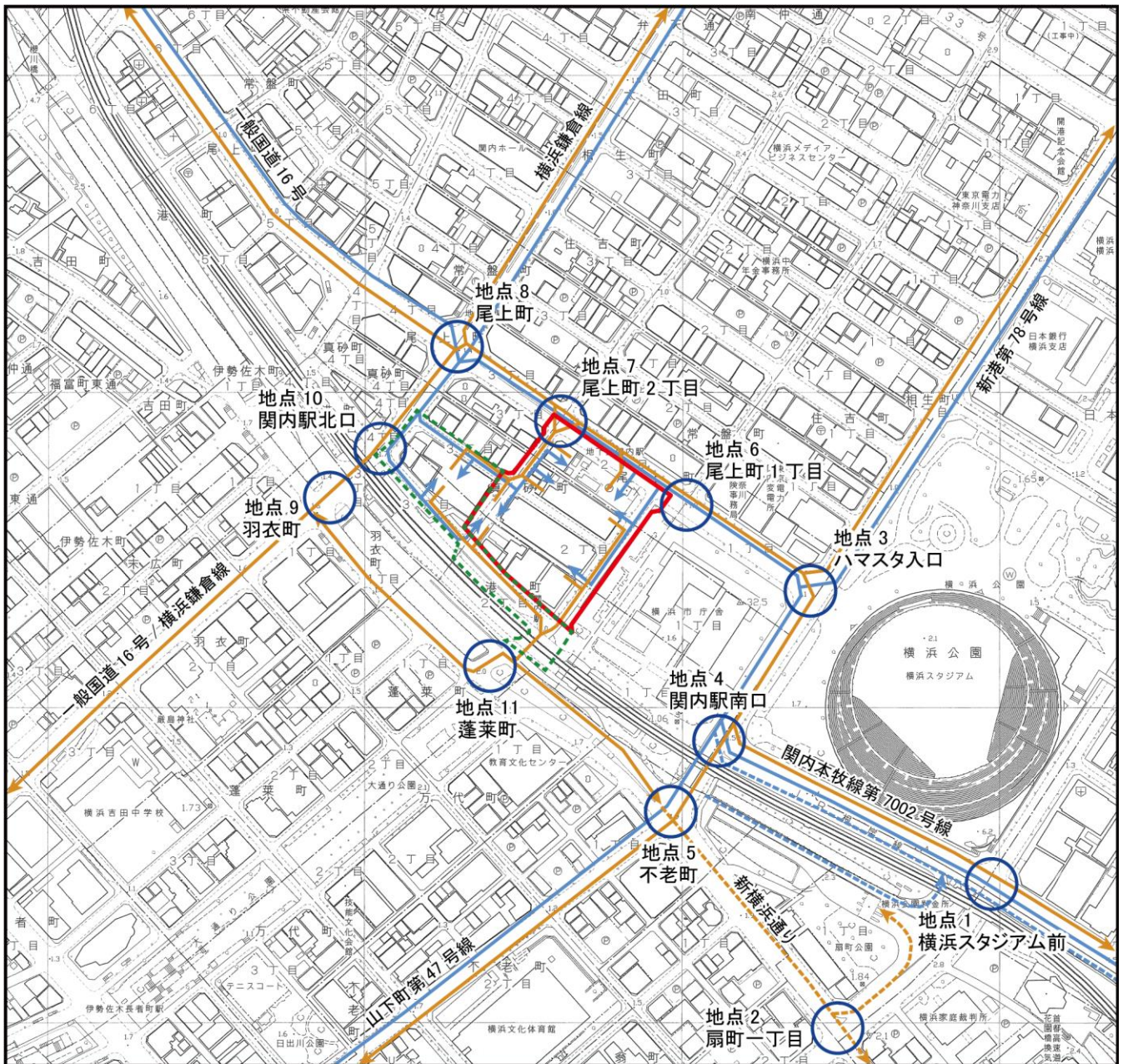
3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献等を適宜収集・整理しました。

現地調査は、表 6.12-1 に示すとおり、コロナ禍における緊急事態宣言の期間 (令和 3 年 1 月 8 日から令和 3 年 3 月 21 日まで) を外した日時に実施しました。

表 6.12-1 現地調査日時

調査項目	実施日時
主要交差点部における交通処理	平日 令和 3 年 4 月 6 日(火) 7 時 ~ 7 日(水) 7 時 休日 令和 3 年 4 月 25 日(日) 7 時 ~ 26 日(月) 7 時
交通安全対策の状況	日時を定めずに適宜実施
歩行者の状況	平日 令和 3 年 4 月 6 日(火) 6 時 ~ 22 時 休日 令和 3 年 4 月 25 日(日) 6 時 ~ 22 時



- 凡例
- : 対象事業実施区域
 - : 隣接事業実施区域
 - : 調査地点（自動車交通量）
 - ← : 関係車両もしくは工事用車両入庫動線（破線は高速利用）
 - ← : 関係車両もしくは工事用車両出庫動線（破線は高速利用）

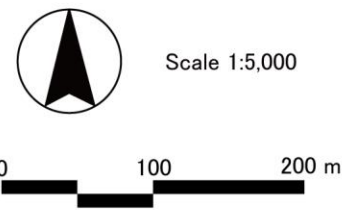


図 6.12-1 自動車交通量調査地点

この地図は、横浜市の承認を得て電子地形図 2,500 を複製したものである。（横浜市地形図複製承認番号 令 5 建都計第 9101 号）

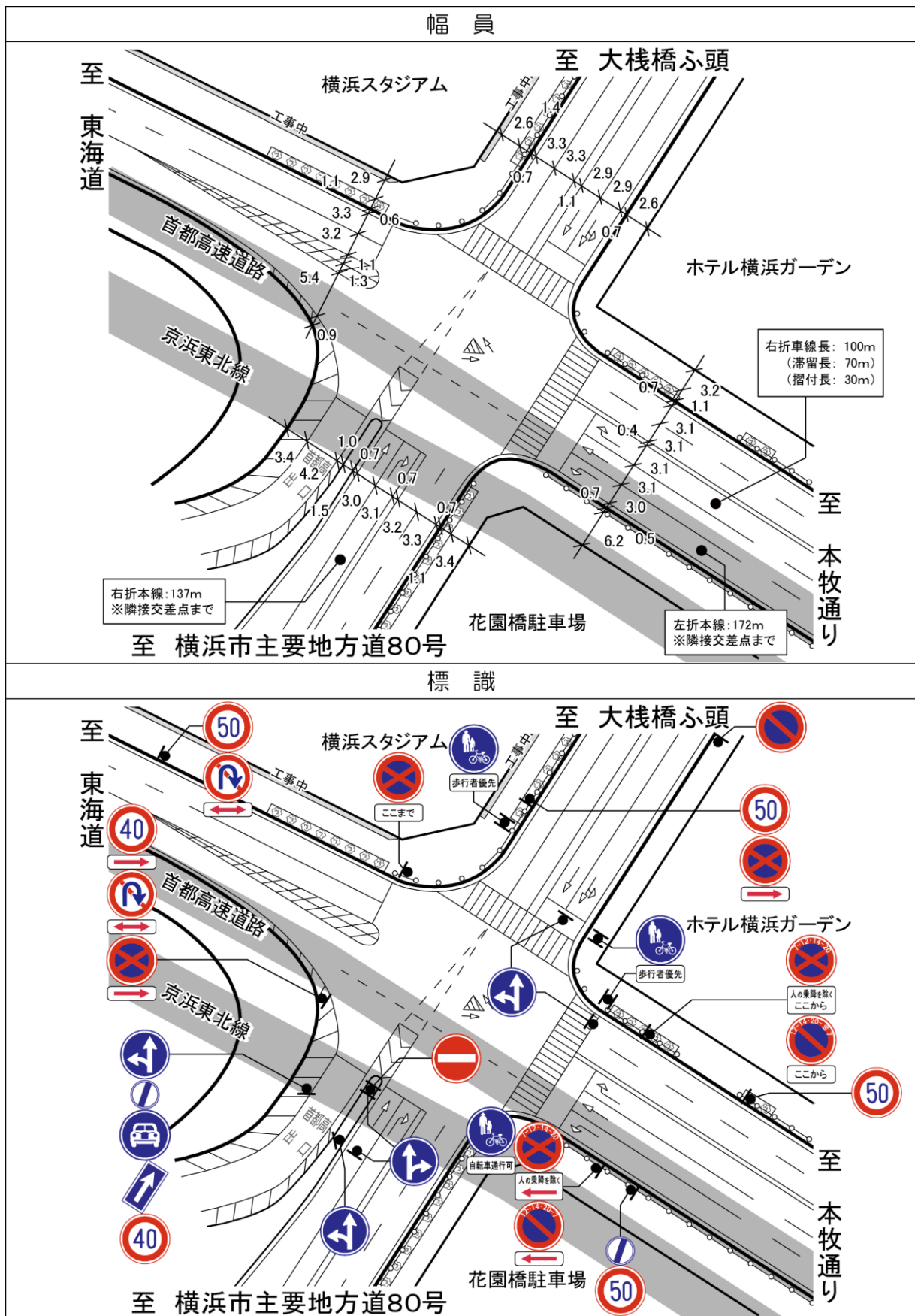


図 6.12-2(1) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点1 横浜スタジアム前)

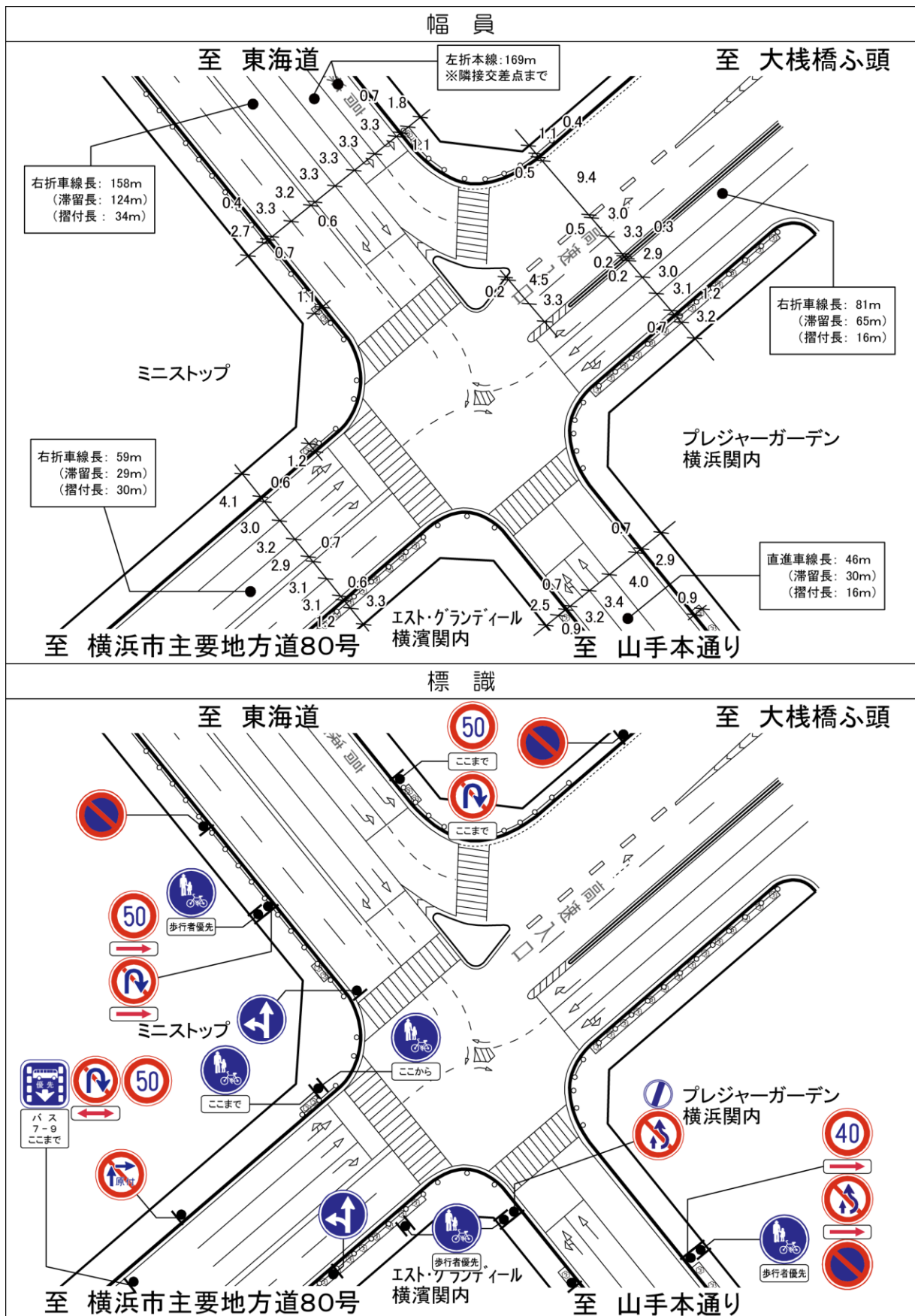


図 6.12-2(2) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点2 扇町一丁目)

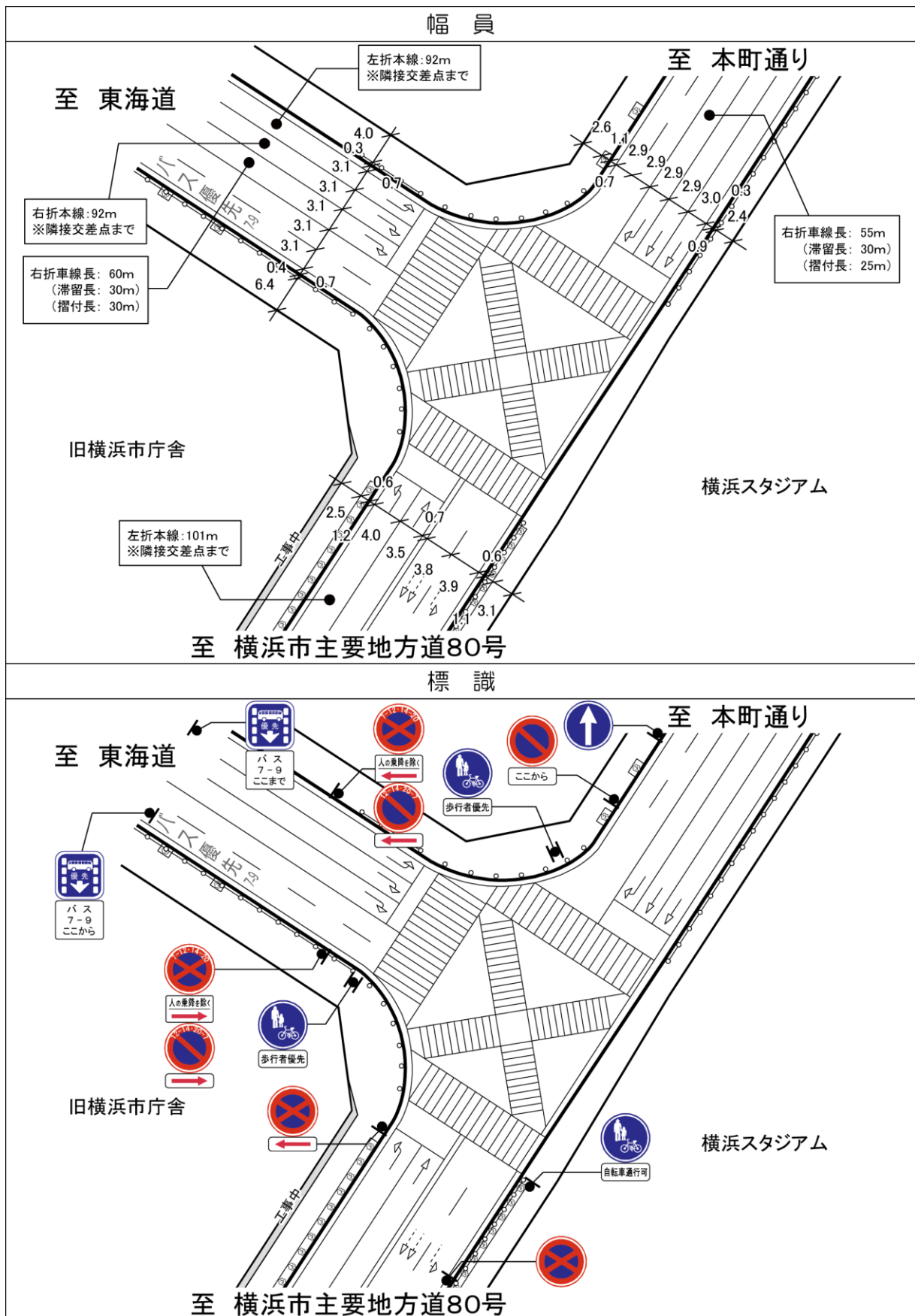


図 6.12-2(3) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点3 ハマスタ入口)

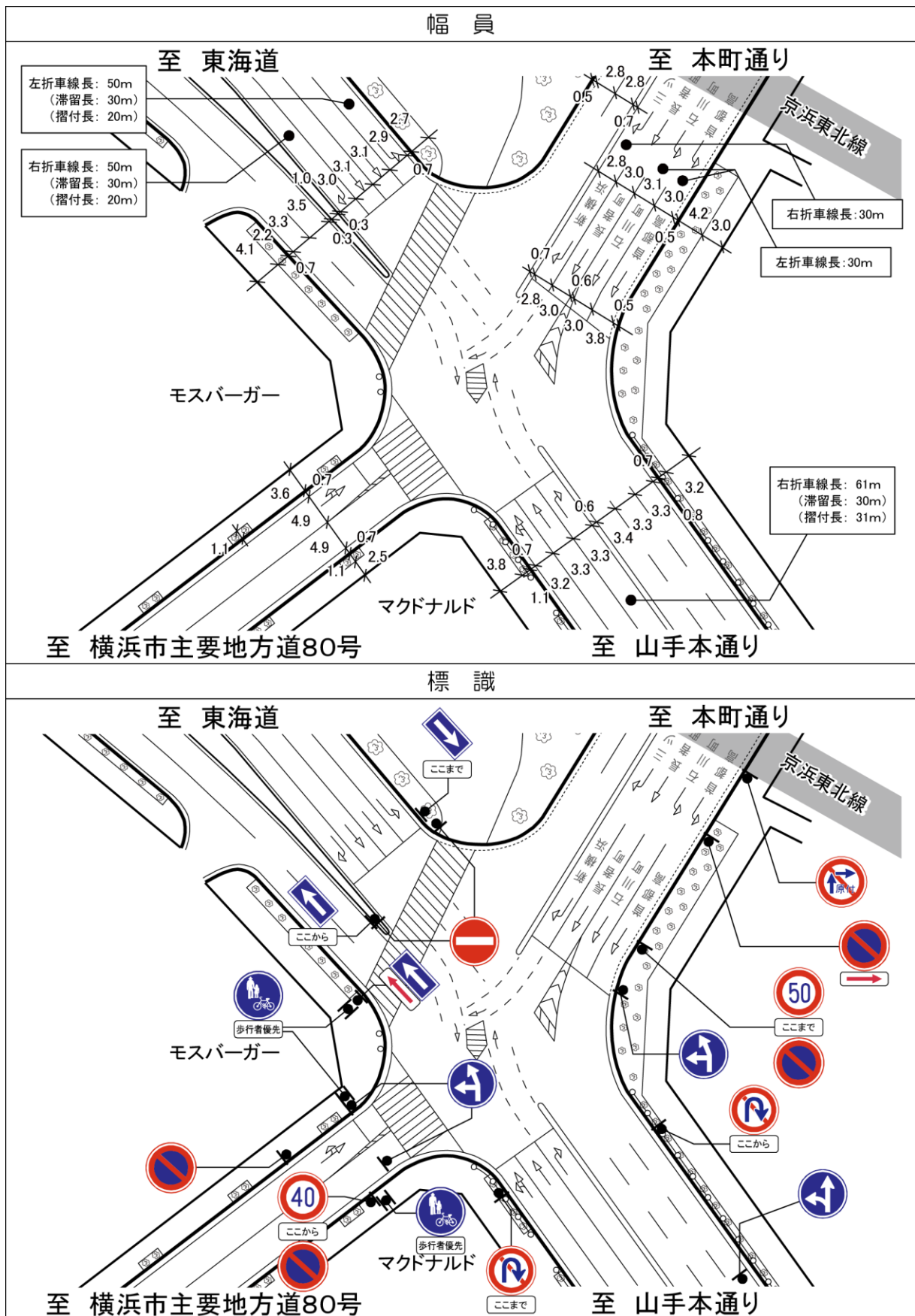


図 6.12-2(5) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点5 不老町)

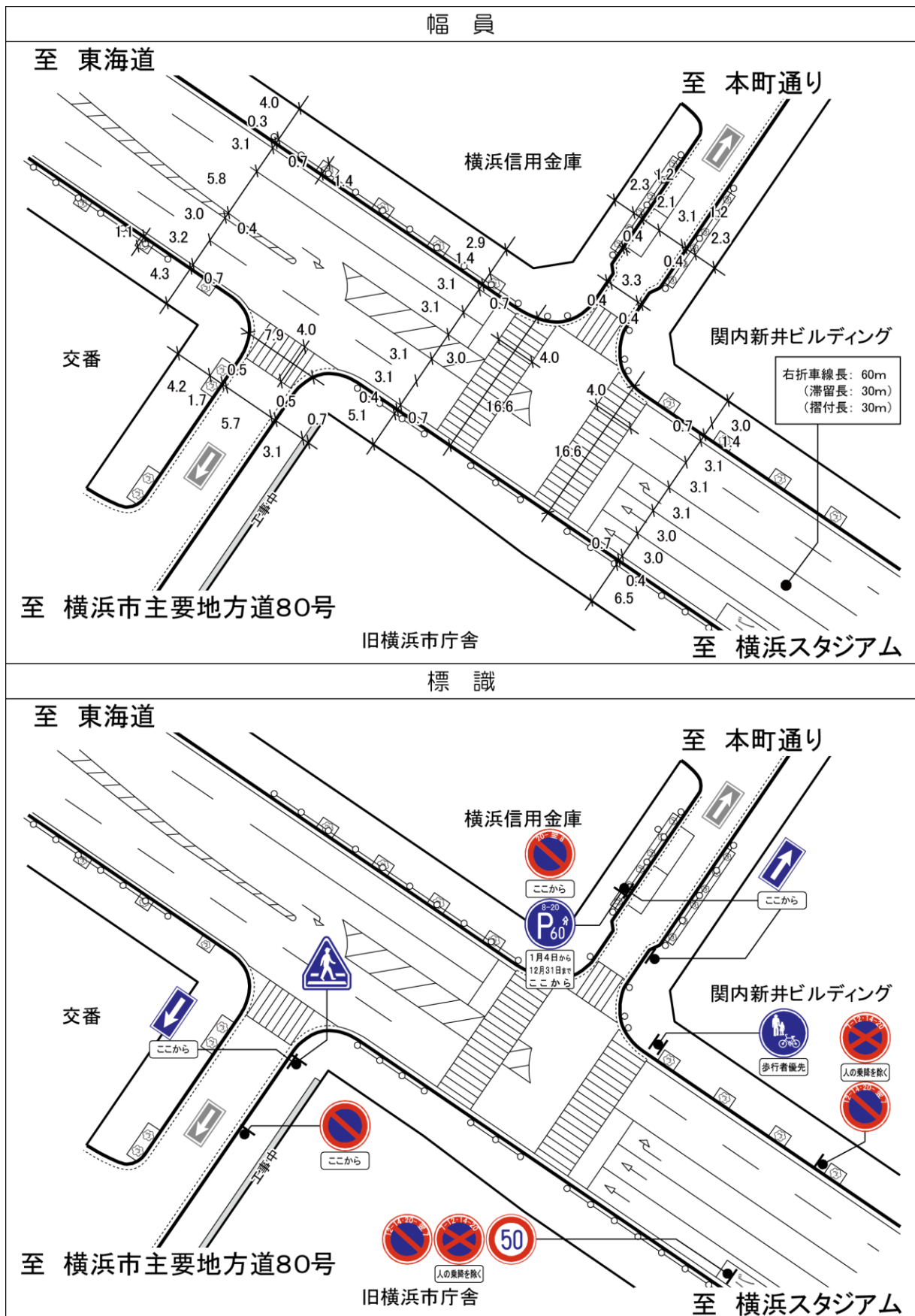


図 6.12-2(6) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点6 尾上町一丁目)

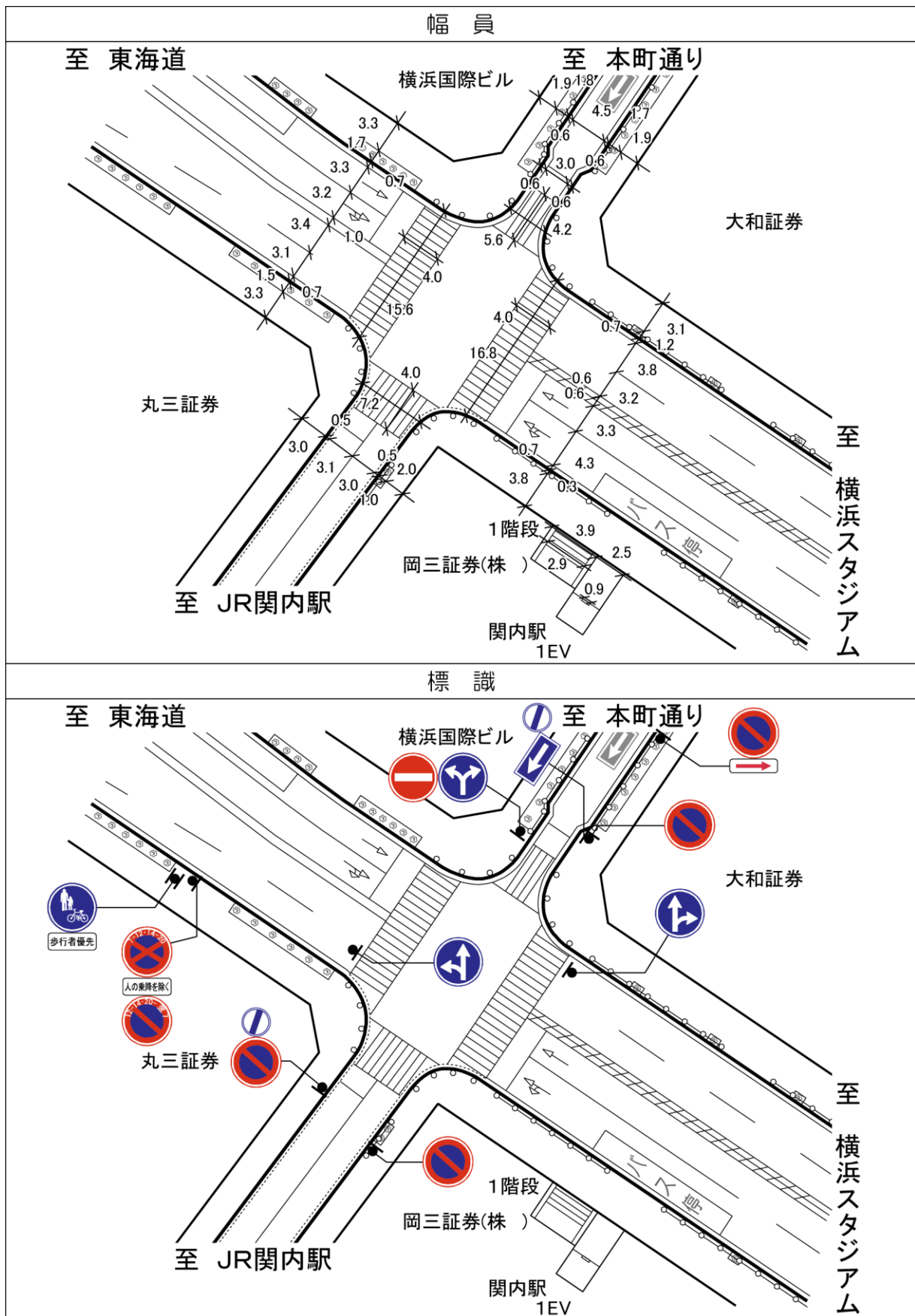


図 6.12-2(7) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点7 尾上町二丁目)

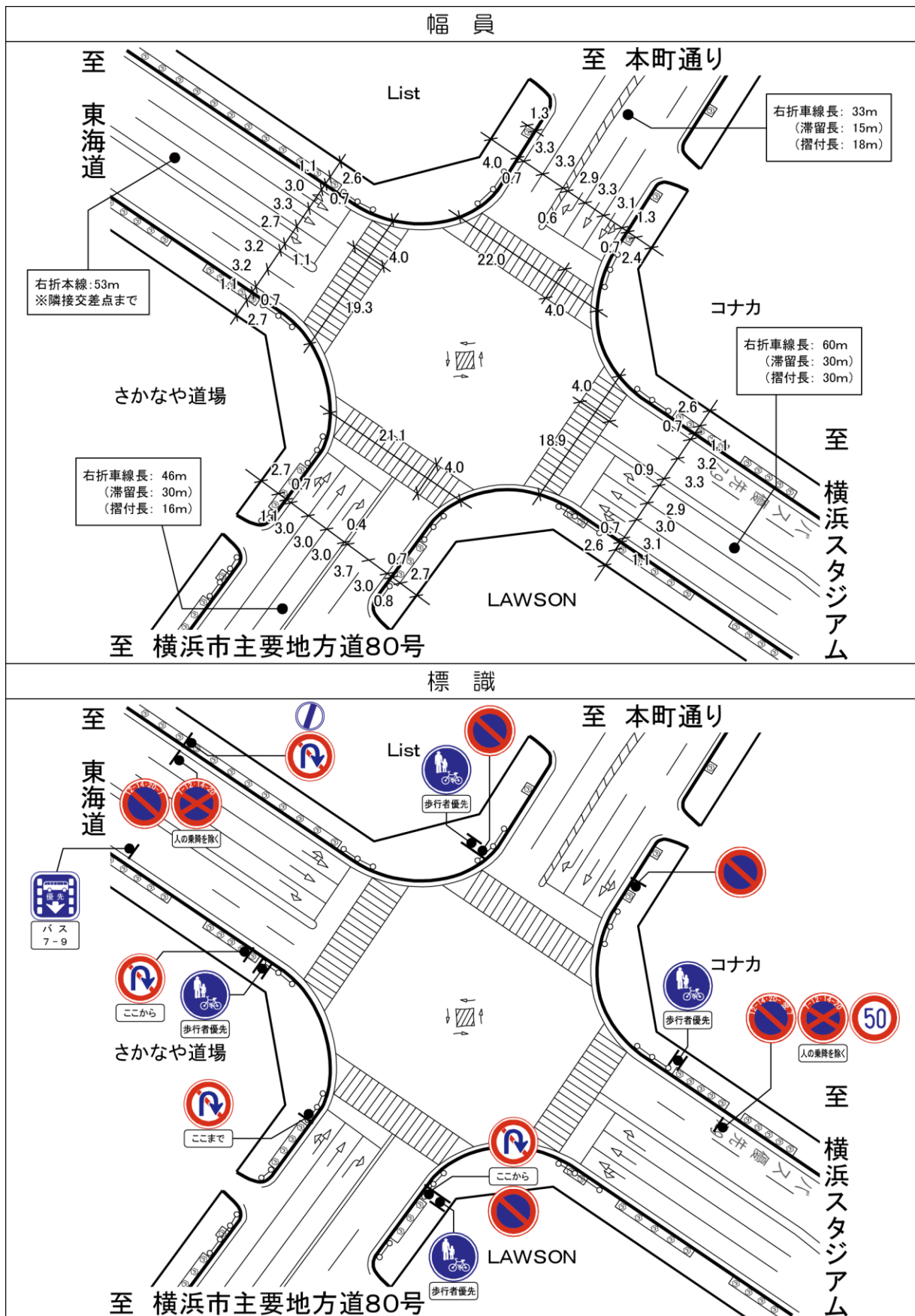


図 6.12-2(8) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点 8 尾上町)

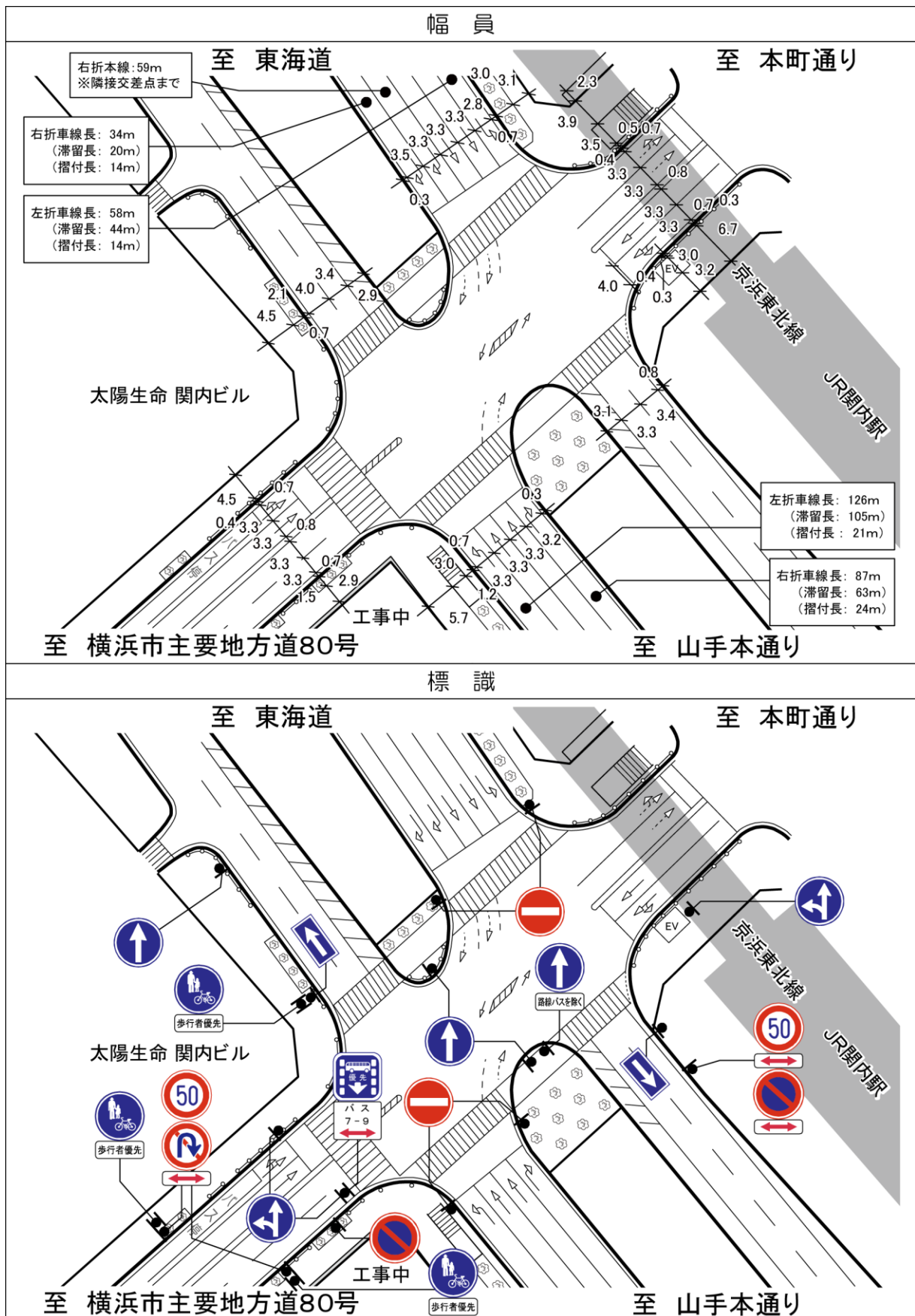


図 6.12-2(9) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点9 羽衣町)

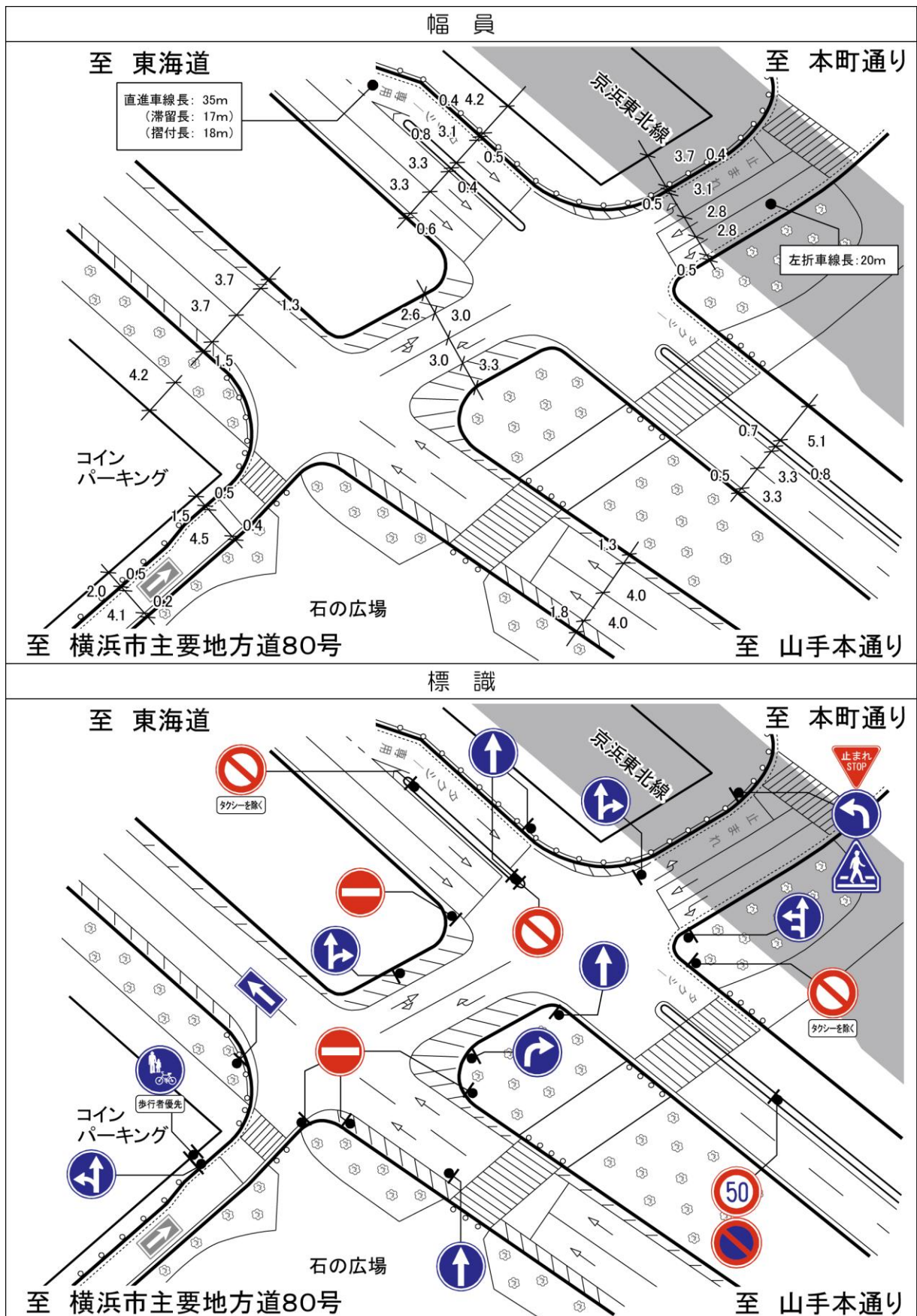
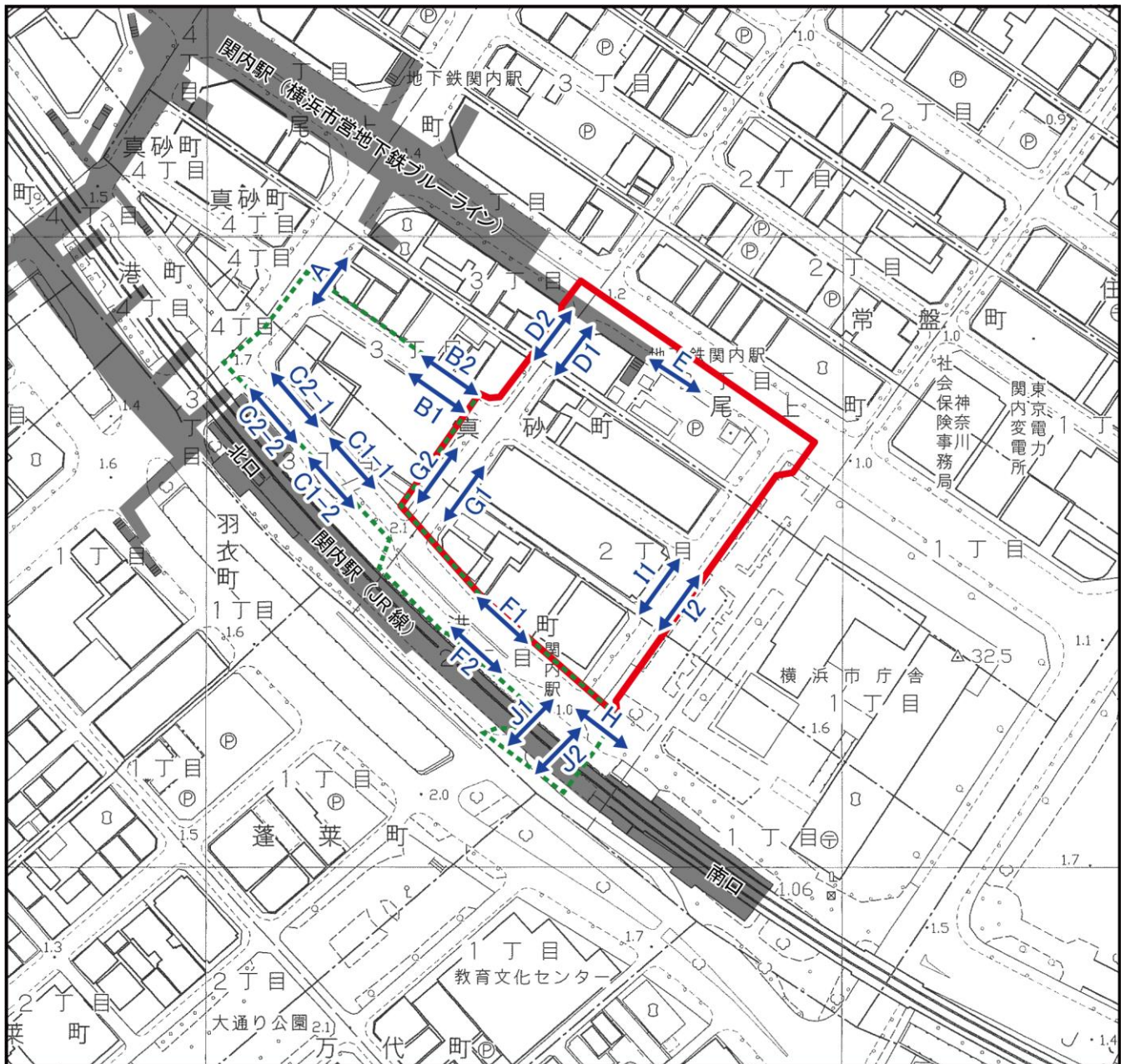


図 6.12-2(11) 自動車交通量等調査地点の交差点形状 (地点 11 蓬莱町)



- : 対象事業実施区域
- : 隣接事業実施区域
- ↔ : 調査地点 (歩行者交通量)

凡
例



Scale 1:2,500

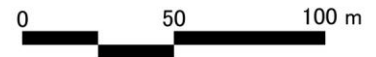


図 6.12-3 歩行者等交通量調査地点

この地図は、横浜市の承認を得て電子地形図 2,500 を複製したものである。(横浜市地形図複製承認番号 令 5 建都計第 9101 号)

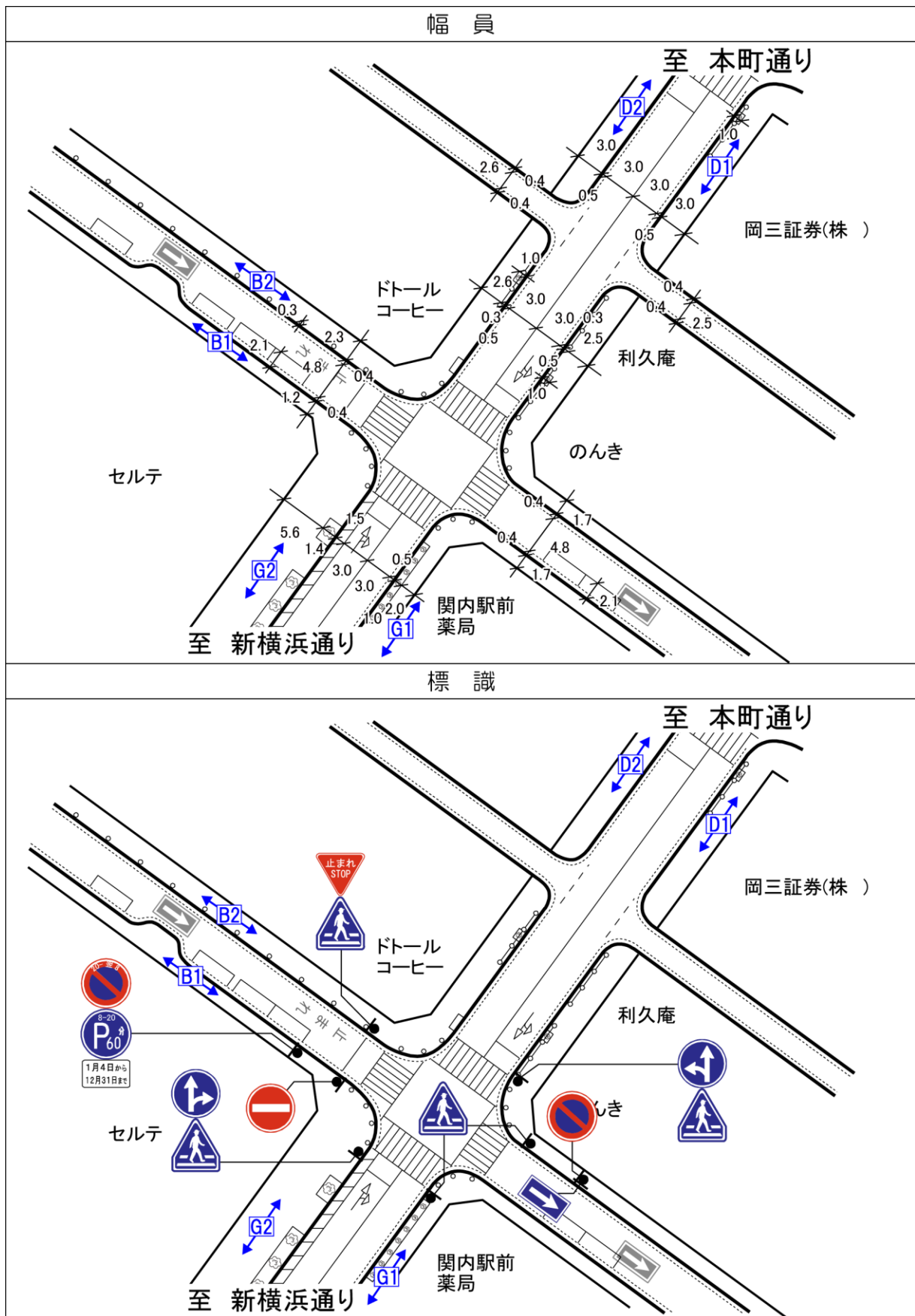


図 6.12-4 (2) 歩行者等交通量調査地点の道路形状 (地点 B1・B2・D1・D2・G1・G2)

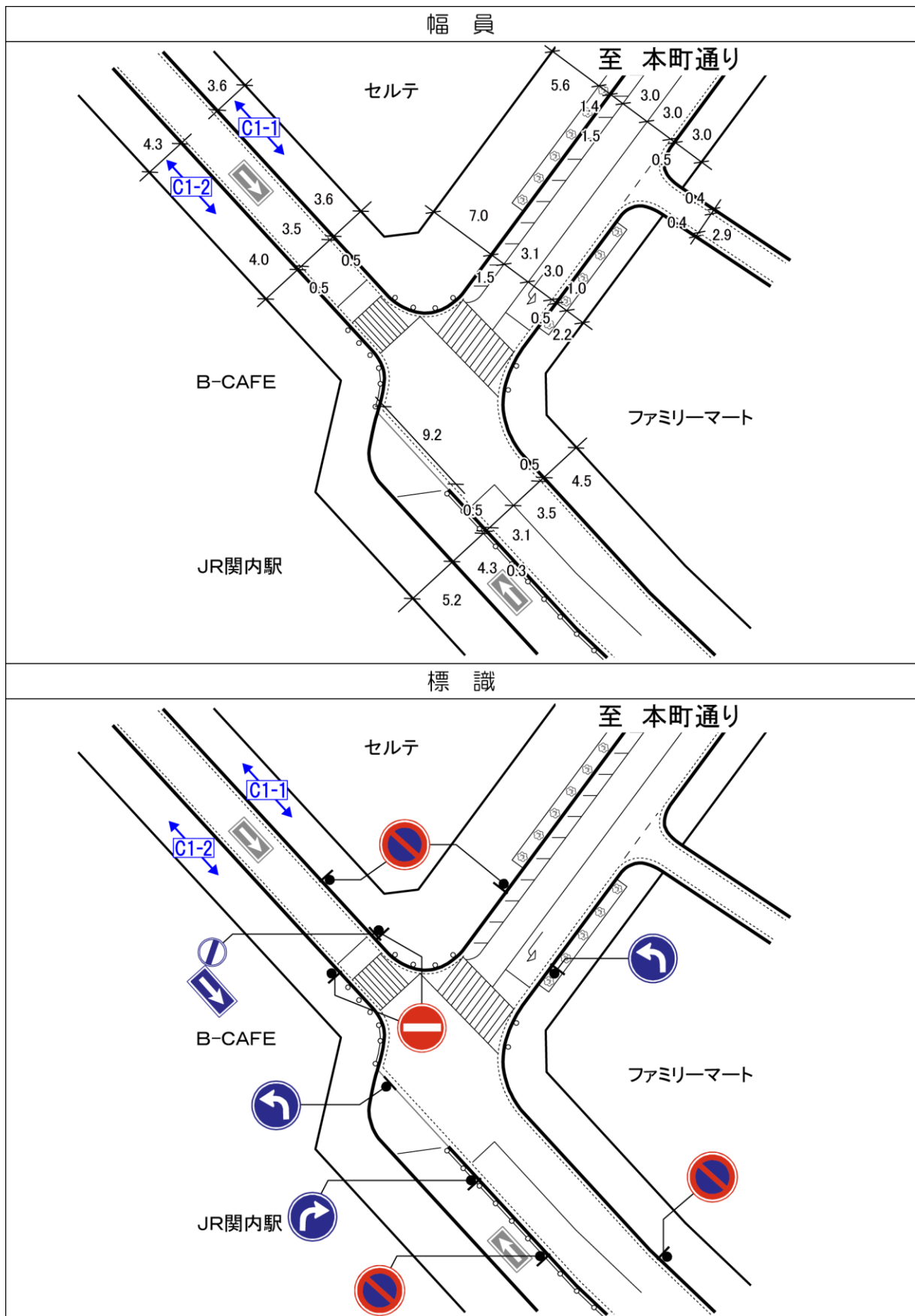


図 6.12-4 (3) 歩行者等交通量調査地点の道路形状 (地点 C1-1・C1-2)

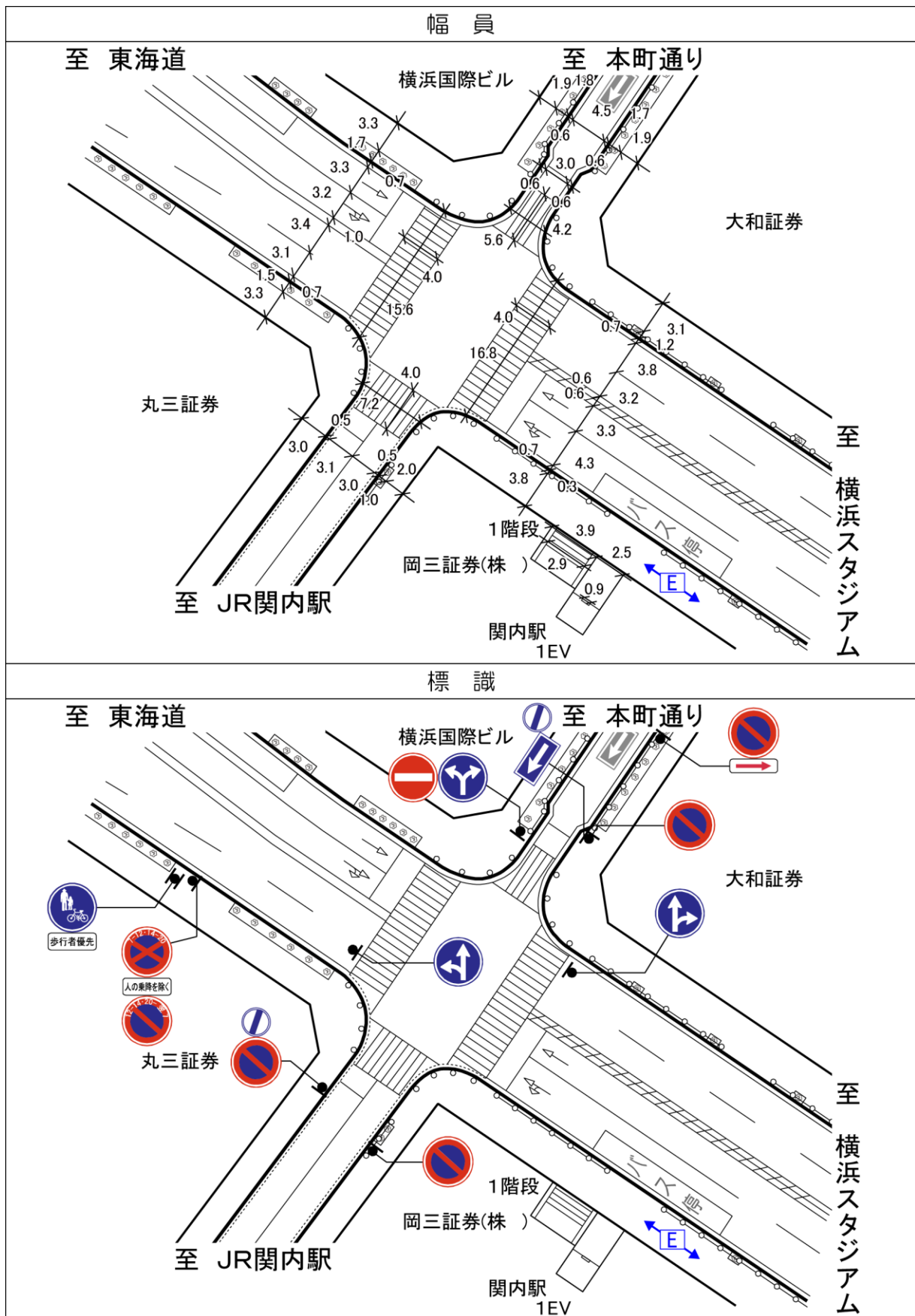


図 6.12-4(5) 歩行者等交通量調査地点の道路形状 (地点 E)

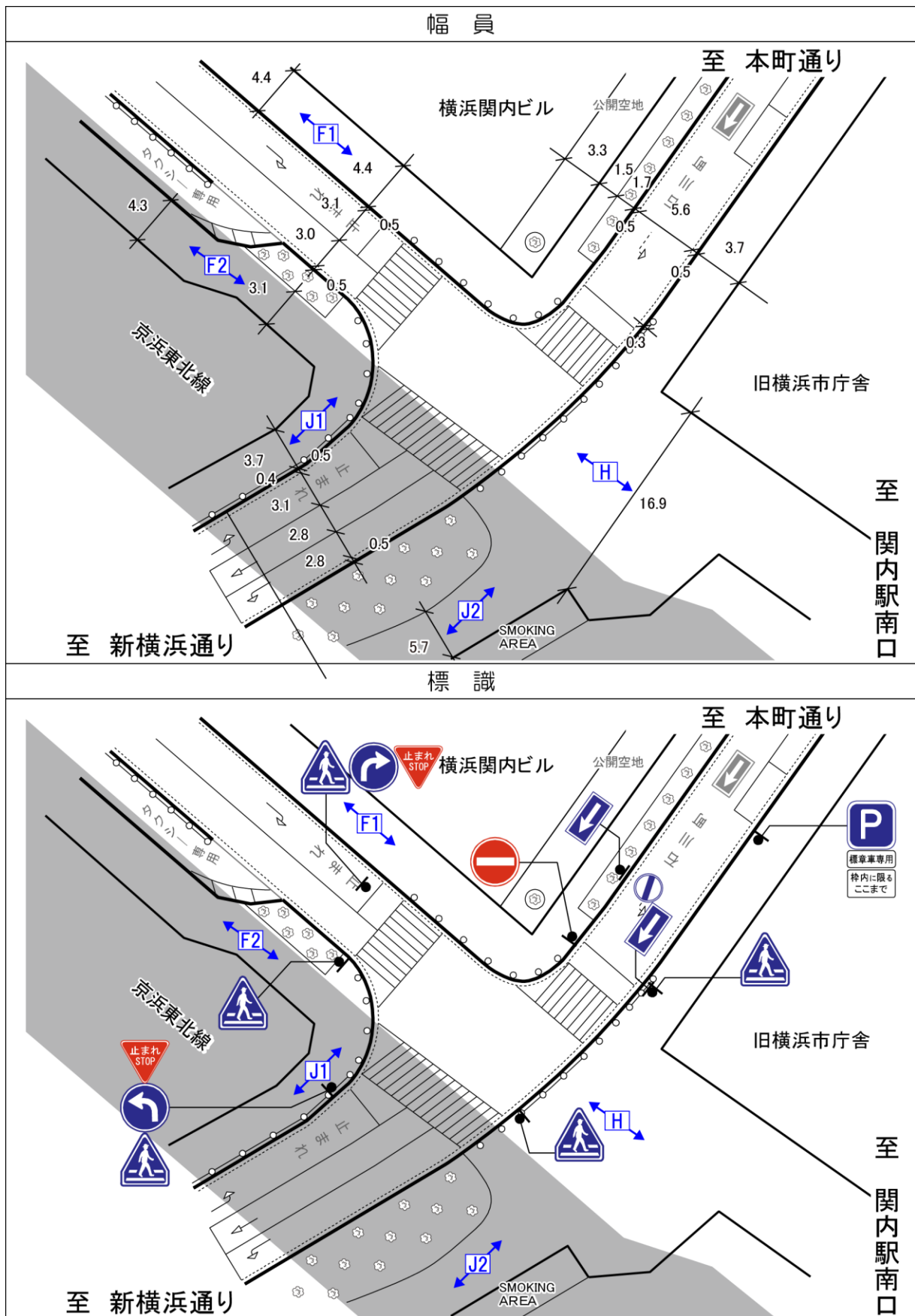


図 6.12-4 (6) 歩行者等交通量調査地点の道路形状 (地点 F1・F2・H・J1・J2)

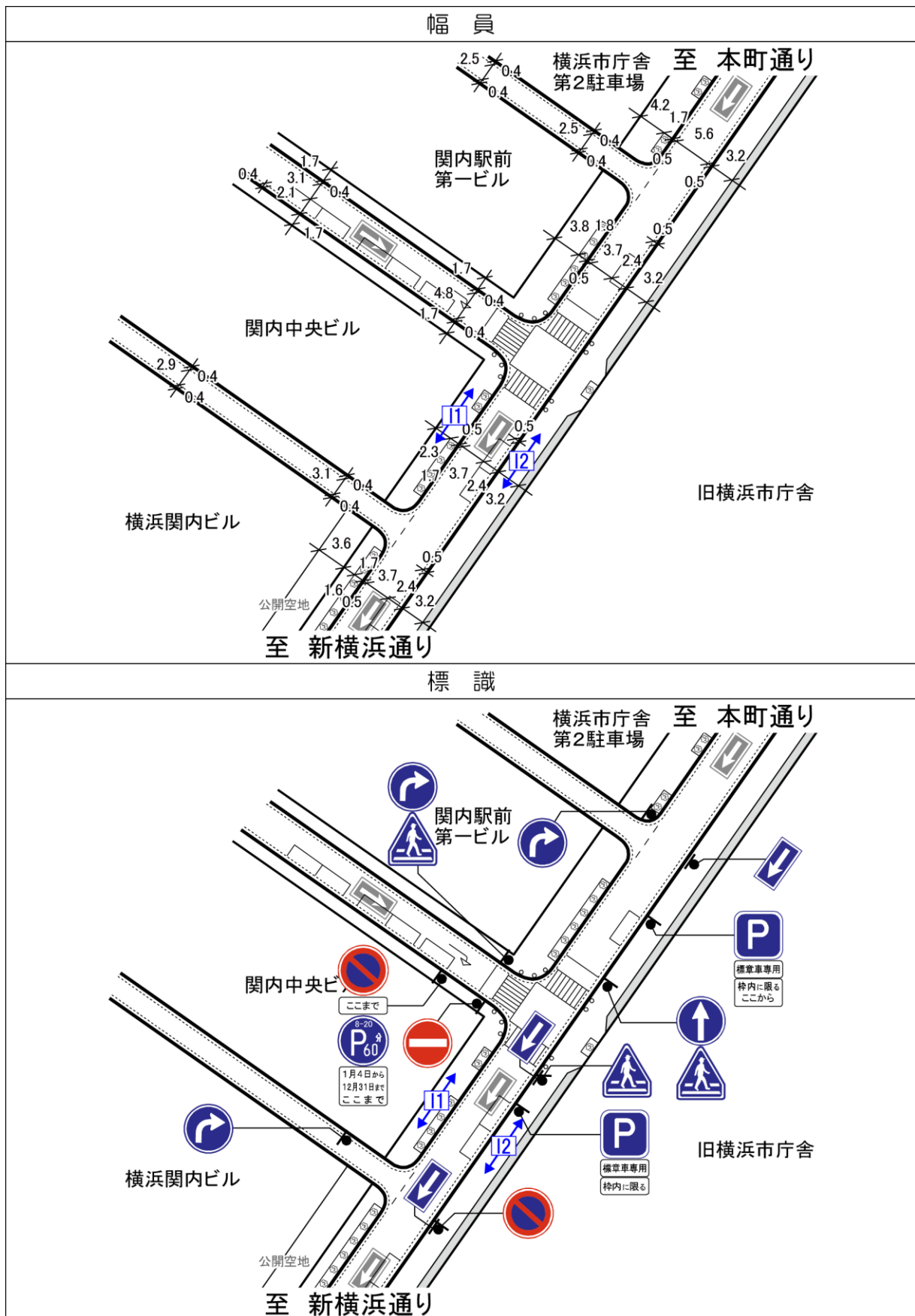


図 6.12-4(7) 歩行者等交通量調査地点の道路形状 (地点 I1・I2)

4) 調査方法

(1) 日常生活圏等の状況

区民生活マップ等の収集・整理により、公共施設の位置、学区、通学路の状況及び避難場所等の状況を把握しました。

(2) 地域交通の状況

a) 主要な交通経路及び交通量の状況

既存資料の収集・整理により、主要な交通経路及び交通量の状況を把握しました。

b) 主要交差点部における交通処理

① 交差点自動車交通量

自動車交通量等調査地点を通過する車両について、ハンドカウンターを用いて方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に計測し、15分ごとに集計しました。

なお、車種は表 6.12-2 に示す3車種分類としました。

表 6.12-2 車種分類

分類	分類方法
小型車	ナンバープレートの車頭番号（3、4、5、6、7）
大型車	ナンバープレートの車頭番号（0、1、2、9）
二輪車	オートバイ（原動機付自転車を含む）

注) 車頭番号8（自衛隊車両及び外交官車両）は、形状により各車種に分類しました。

② 滞留長及び渋滞長

自動車交通量等調査地点において、流入部ごとに滞留長^{※1}及び渋滞長^{※2}を計測し、15分ごとに集計しました。

なお、距離は地図から読み取り、10m単位で計測しました。

③ 信号現示

自動車交通量等調査地点において、ストップウォッチを用いて信号のスプリット及びサイクル長を計測しました。

なお、計測回数は朝（7～9時）、昼（12～14時）、夕（17～19時）、夜（22～24時）の4時間帯に各3サイクル程度としました。

※1 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離。

※2 渋滞長：滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとします）。

④ 飽和交通流率

自動車交通量等調査地点の各流入車線において、ピーク時間帯に継続した滞留が発生する場合に飽和交通流率調査を実施しました（ピーク時間帯に10台以上滞留したサイクルが10回以上あった車線を調査対象としました）。

交差点を通過する車両の状況をビデオ撮影し、信号が赤から青に変わった後、各車線の滞留車両が停止線を通過する時間を1/100秒単位で計測して、平均車頭時間^{※1}から飽和交通流率^{※2}の実測値を算出しました。

c) 交通安全対策の状況

現地踏査により、対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等を収集・整理により、交通事故発生状況を把握しました。

(3) 歩行者の状況

歩行者等交通量調査地点を通行する歩行者及び自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

5) 調査結果

(1) 日常生活圏等の状況

a) 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「3.2.8 公共施設等の状況」（p.3-30～p.3-46参照）に示したとおりです。

対象事業実施区域は、横浜市中区尾上町2丁目、3丁目、真砂町2丁目、3丁目、港町2丁目、3丁目の各一部にまたがる商業・業務用の中低層建物が密集した地域で、周辺も主に業務・商業用地として利用されています。

周辺の主な公共施設等としては、対象事業実施区域（交通広場）内に横浜市営地下鉄ブルーライン関内駅の出入口があるほか、南西側にJR根岸線関内駅及びにじいろ保育園関内、南東側には横浜公園及び横浜スタジアムが立地しています。また、対象事業実施区域の南東側隣接地において旧横浜市庁舎街区の計画建築物（建物高さ約170m）の建設工事が実施されています。

※1 平均車頭時間：前走車の先端部が停止線を通過してから後続車の先端部が通過するまでにかかる時間を示します。信号が赤から青に変わった直後は発進損失を含むため、本調査では4台目以降の滞留車両の車頭時間から平均車頭時間を算出しました。

※2 飽和交通流率(実測値)：交差点流入部において、交通需要が十分に存在する状態で、単位時間あたりに停止線を通過しうる最大の交通量を示します。
本調査では、 $3,600 \div \text{平均車頭時間}$ により実測値を算出しました。

b) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域のある港町1丁目は、横浜市立本町小学校（図3.2-15 No.29（「3.2.8 公共施設等の状況」p.3-33参照））と横浜市立横浜吉田中学校（図3.2-15 No.18（「3.2.8 公共施設等の状況」p.3-33参照））の学区に属しています。なお、横浜市立本町小学校では、学区を16方面に分け、それぞれに通学路を指定していますが、本事業及び隣接事業の実施区域周辺には設定されておらず、図6.12-1に示す工事用車両もしくは関係車両の動線と交錯する箇所はありません。

また、横浜市では小学校を中心におおむね半径500mの範囲をスクールゾーンの対象とし、対策協議会を設置して「スクールゾーン活動（通学路交通安全プログラム）」として、地域の実情に応じて、各小学校が指定している通学路を重点に、安全対策や広報・啓発等を進めています。スクールゾーン対策における考え方は、表6.12-3に示すとおりです。

表 6.12-3 スクールゾーン対策における考え方

項目	対策の考え方	具体的内容
ゾーンの明示	スクールゾーンであることをゾーン内住民及び運転者に明示する。	<ul style="list-style-type: none"> ・広報紙や各種印刷物により住民に周知する。 ・標識、路面標識その他の方法で運転者へ注意を喚起する。
意識高揚	ゾーン内での事故根絶のため、諸対策への住民の参加、協力を得て、通行車両の安全運転励行、意識高揚に努める。	<ul style="list-style-type: none"> ・広報紙等の印刷物、掲出物を活用し、交通安全のため、なすべきことの周知徹底を図る。 ・速度違反等の無謀運転や路上駐車、物件放置等の道路不正使用を無くすため、ゾーン内住民の自主活動を奨励し意識高揚に努める。
通学路の安全	交通規制、交通安全施設を設け、児童の通学時間帯における通行及び横断時の危険を低減する。	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路においては、車両の進入禁止等を導入し、児童と自動車の分離を促進する。 ・一方通行、車種別の通行制限の拡大と安全施設の充実を図り、また速度制限を強化することにより危険度の低減を期する。 ・駐車禁止を拡大するとともに違法駐車車両、放置物件の早期排除を推進する。 ・横断箇所を限定し、集中的に対策を行う。 ・通学路における無謀運転排除のため規制、指導、取締りの実施に努める。
歩行者の安全	通学路以外の道路で、児童、歩行者、自転車を含めた歩行者の安全な通行を確保し、また横断時の危険を低減する。	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者用道路の設定拡充や安全施設の充実等有効と思われる対策を進める。 ・違法駐車車両、放置物件の早期排除に努める。 ・指導、取締りの強化を図る。 ・広幅員道路での歩車道分離を促進する。 ・交通安全広報及び教育を徹底する

資料：「スクールゾーン活動のしおり」（横浜市道路局ホームページ、令和5年3月調べ）

c) 自治会等の状況

対象事業実施区域周辺で活動されている自治会等は、表 6.12-4 に示すとおりです。

表 6.12-4 対象事業実施区域周辺の自治会等

地区連合町内会	加入町内会
関内地区連合町内会	シャレール海岸通自治会 / 弁天通町内会 / 太田町町内会 / 相生町町内会 / 住吉町町内会 / 常盤町町内会 / 海街自治運営会 / UR 海岸通アパート自治会
第 1 地区中部連合町内会	伊勢佐木町 1・2 丁目商和会 / 伊勢佐木町 3 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 4 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 5 丁目商栄会 / 伊勢佐木町 6 丁目町内会 / 伊勢佐木町 7 丁目町内会 / 吉田町町内会 / 末吉町 1・2 丁目町内会 / 末吉 3・4 町内会 / 末吉町 4 丁目あおぞら自治会 / 曙 1・2 丁目町内会 / 弥生町 1・2 丁目町内会 / 曙弥生 3・4 町内会 / 曙弥生 5 丁目町内会 / 若葉町町内会 / 羽衣末広町内会 / 福富町町内会 / 蓬莱町町内会 / 長者町 5 丁目町内会 / 長者町 6 丁目町内会 / 長者町 7・8・9 丁目町内会
埋地地区連合町内会	埋地七ヶ町連合町内会 / 長寿町内会 / 山吹町、富士見町、長者町 3・4 丁目連合町内会 / 三吉・千歳町内会 / モアレ横浜富士見町自治会 / フロール山田町第 1 自治会 / フロール山田町第 2 自治会

資料：「地区連合町内会」（中区連合町内会長連絡協議会ホームページ、令和 5 年 3 月調べ）

d) 避難場所等の状況

対象事業実施区域周辺の避難場所等の状況は、「6.11 安全（浸水）6.11.1 調査 5）調査結果（2）周辺の土地利用等の状況 c）防災体制の状況」（p.6.11-7～p.6.11-8 参照）に示すとおり、地域防災拠点としては横浜市立本町小学校（図 3.2-15 No.29（「3.2.8 公共施設等の状況」p.3-33 参照））が、津波避難施設としては、住吉町 3 丁目の「コンフォートホテル横浜関内」（受入可能時間：24 時間 365 日）及び尾上町 1 丁目の「関内新井ビル」（受入可能時間：土日祝日及び 12/29～1/3 を除く 9 時～22 時）が民間施設として登録されています。

(2) 地域交通の状況

a) 主要な交通経路及び交通量の状況

対象事業実施区域周辺の主要な交通経路は、「3.2.7 交通、運輸の状況」（p.3-24～p.3-26 参照）に示したとおり、北西側から南東側に高速神奈川 1 号横羽線、一般国道 16 号、市道横浜根岸線があり、それらに交差するかたちで、県道弥生台桜木町線、県道横浜鎌倉線等が通っています。

平成 27 年度～28 年度及び平成 30 年度に測定された交通量のうち、対象事業実施区域に近い関内駅南口では市道山下高砂線第 7004 号線の日本大通り駅方面と不老町方面が 6,000 台/12 時間以上と多くなっています。

また、バス路線は市営バスと民営バスが運行しており、対象事業実施区域北側の市道関内本牧線第 7002 号線沿いに市営バスの「地下鉄関内駅」停留所があります。

b) 主要交差点部における交通処理

① 交差点自動車交通量

自動車交通量等調査地点の断面位置は図 6.12-5(1)～(2)に、平日及び休日の自動車交通量調査結果は表 6.12-5(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は資料編（平日 p.資 3.8-2～p.資 3.8-118、休日 p.資 3.8-119～p.資 3.8-235 参照）に示すとおりです。

各調査地点の24時間断面交通量において、平日に最も交通量が多い断面は地点9（羽衣町交差点）のC断面で20,992台/24h、次いで地点2（扇町一丁目交差点）のA断面で20,201台/24hでした。また、休日に最も交通量が多い断面は地点9（羽衣町交差点）のC断面で16,137台/24h、次いで同交差点のD断面で15,338台/24hでした。

ピーク時における交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点9（羽衣町交差点）が最も多く、平日で2,341台/h、休日で2,014台/hでした。

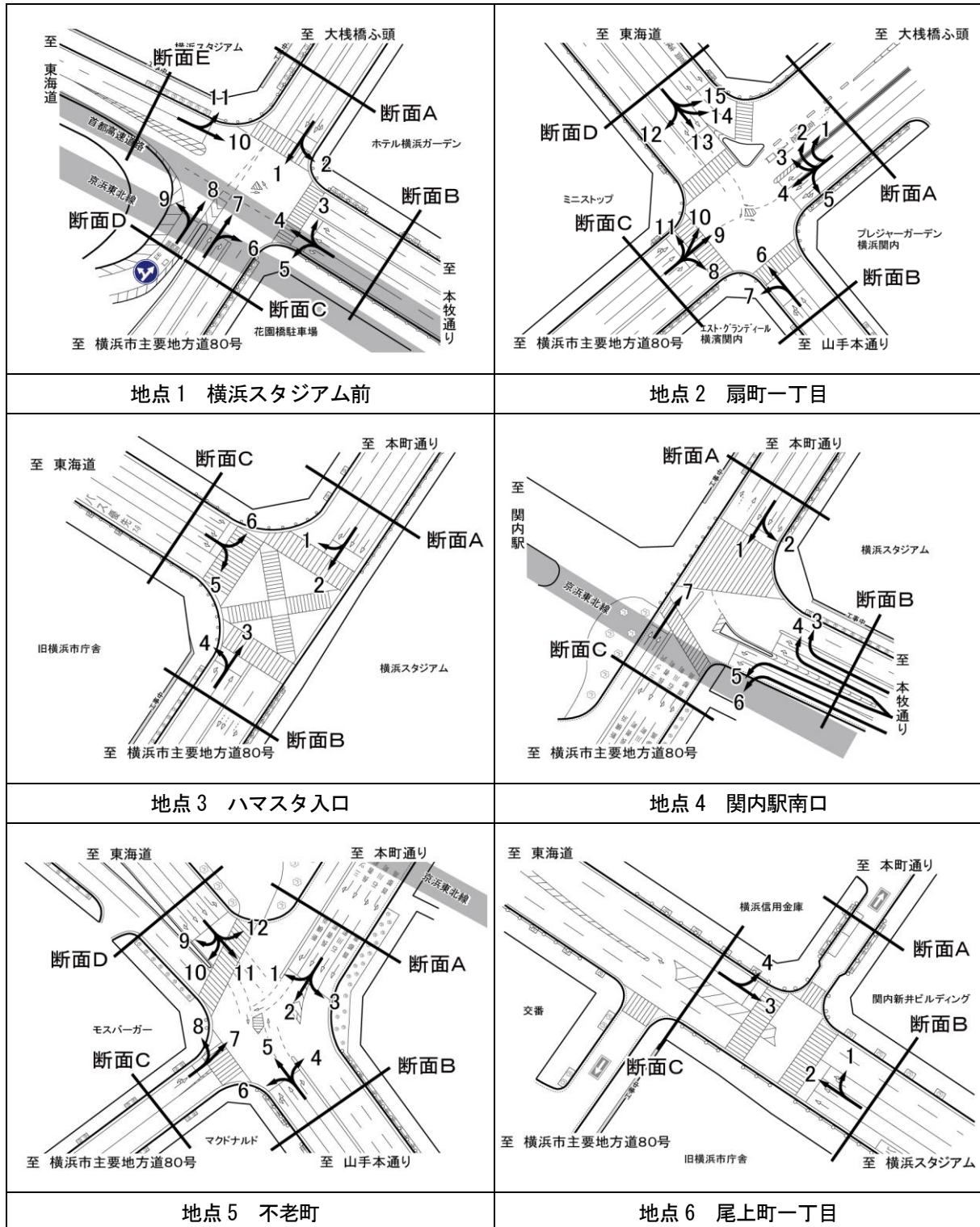


図 6.12-5(1) 自動車交通量等調査地点の断面位置

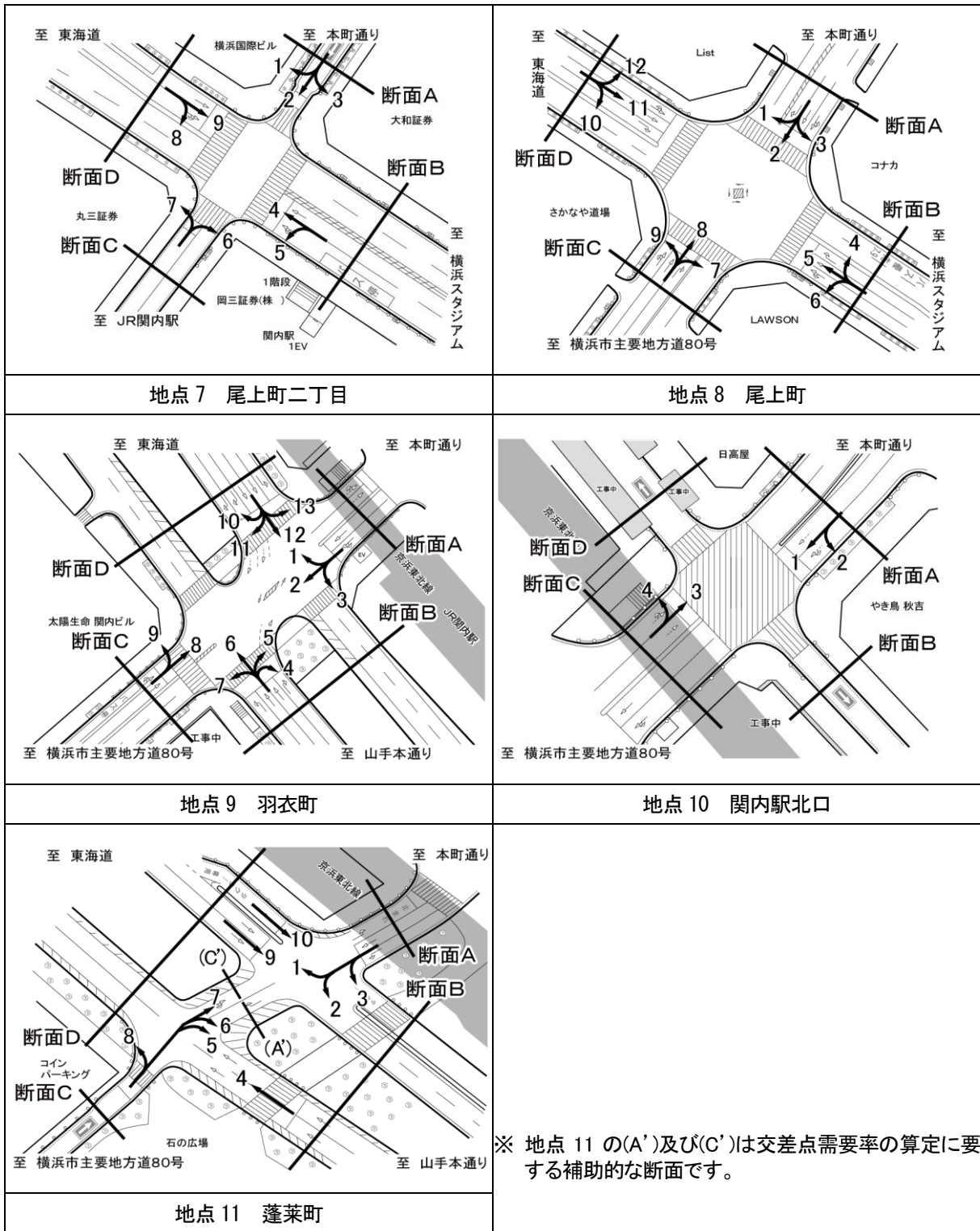


図 6.12-5(2) 自動車交通量等調査地点の断面位置

表 6.12-5(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

交差点名	断面	24時間 (7~翌7時)		12時間 (7~19時)		ピーク時間帯		
		断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)	
地点1 横浜スタジアム前	A	12,094	6.5	9,913	6.4	15:00 ~ 16:00	493	1,786
	B	14,215	9.4	11,157	9.3		450	
	C	16,399	6.3	13,066	6.4		566	
	D	1,805	4.9	1,591	4.7		120	
	E	5,029	12.7	3,977	12.4		157	
地点2 扇町一丁目	A	20,201	6.4	16,035	6.5	9:15 ~ 10:15	500	2,309
	B	8,506	6.9	6,629	6.3		245	
	C	19,369	6.6	15,278	6.8		887	
	D	17,050	7.0	13,300	7.1		677	
地点3 ハマスタ入口	A	9,058	7.7	7,507	7.9	14:15 ~ 15:15	370	1,162
	B	12,842	9.6	10,260	9.5		492	
	C	7,792	11.2	5,991	10.8		300	
地点4 関内駅南口	A	12,842	9.6	10,260	9.5	16:15 ~ 17:15	546	1,297
	B	10,085	10.8	8,107	10.2		576	
	C	11,263	8.0	8,973	7.7		175	
地点5 不老町	A	11,263	8.0	8,973	7.7	14:15 ~ 15:15	619	1,880
	B	16,913	7.0	13,164	7.0		501	
	C	7,050	7.2	5,561	6.8		218	
	D	15,828	6.8	12,306	6.8		542	
地点6 尾上町一丁目	A	3,327	2.6	1,885	3.4	13:45 ~ 14:45	-	712
	B	7,792	11.2	5,991	10.8		281	
	C	9,903	9.3	6,980	9.7		431	
地点7 尾上町二丁目	A	2,754	3.4	1,418	5.5	13:45 ~ 14:45	147	838
	B	9,897	9.5	6,991	10.1		235	
	C	2,003	8.5	1,313	9.5		78	
	D	10,676	9.3	7,066	10.5		378	
地点8 尾上町	A	11,194	9.5	7,867	10.0	13:45 ~ 14:45	347	1,671
	B	10,676	9.3	7,066	10.5		335	
	C	17,004	8.7	11,562	9.4		558	
	D	11,140	9.3	7,819	10.1		431	
地点9 羽衣町	A	16,425	8.6	11,309	9.2	17:15 ~ 18:15	521	2,341
	B	14,925	6.6	11,427	6.6		609	
	C	20,992	8.4	14,269	8.9		569	
	D	18,800	5.9	14,041	5.9		642	
地点10 関内駅北口	A	16,452	8.6	11,196	9.2	14:15 ~ 15:15	536	1,124
	B	499	5.2	270	6.7		-	
	C	16,425	8.6	11,309	9.2		588	
	D	472	5.9	383	6.0		-	
地点11 蓬萊町	A	1,884	7.7	1,405	8.1	15:00 ~ 16:00	102	1,247
	B	15,402	6.6	11,931	6.5		568	
	C	2,342	4.1	1,814	4.6		175	
	D	14,796	6.8	11,416	6.7		402	

表 6.12-5(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

交差点名	断面	24時間 (7~翌7時)		12時間 (7~19時)		ピーク時間帯		
		断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)	
地点1 横浜スタジアム前	A	9,622	4.7	7,715	3.9	11:45 ~ 12:45	393	1,671
	B	11,681	6.2	9,199	5.2		417	
	C	12,881	3.6	9,897	2.5		508	
	D	1,310	3.9	1,162	3.5		164	
	E	4,274	10.2	3,505	9.2		189	
地点2 扇町一丁目	A	15,290	3.8	11,653	2.8	15:30 ~ 16:30	616	1,927
	B	6,236	4.0	4,641	2.1		237	
	C	14,285	4.0	10,741	2.9		602	
	D	12,381	3.6	9,327	2.4		472	
地点3 ハマスタ入口	A	6,974	4.1	5,655	3.4	15:30 ~ 16:30	320	981
	B	9,587	7.8	7,685	6.9		411	
	C	5,855	9.9	4,664	8.6		250	
地点4 関内駅南口	A	9,587	7.8	7,685	6.9	15:30 ~ 16:30	437	1,059
	B	7,468	8.5	5,923	7.2		468	
	C	7,419	5.9	5,682	4.5		154	
地点5 不老町	A	7,419	5.9	5,682	4.5	15:30 ~ 16:30	478	1,428
	B	12,341	3.7	9,274	2.4		433	
	C	4,795	4.8	3,541	2.8		119	
	D	12,061	3.9	9,033	2.6		398	
地点6 尾上町一丁目	A	1,394	3.7	912	2.5	11:45 ~ 12:45	-	576
	B	5,855	9.9	4,664	8.6		231	
	C	6,665	8.9	5,104	8.0		345	
地点7 尾上町二丁目	A	1,079	3.4	684	3.2	16:00 ~ 17:00	64	631
	B	6,642	8.9	5,083	7.9		229	
	C	1,083	6.6	762	4.2		53	
	D	7,050	8.7	5,205	7.9		285	
地点8 尾上町	A	7,527	9.8	5,613	8.8	15:15 ~ 16:15	258	1,344
	B	7,050	8.7	5,205	7.9		273	
	C	12,278	7.6	8,789	6.8		453	
	D	8,425	6.9	6,347	6.0		360	
地点9 羽衣町	A	12,036	7.5	8,659	6.8	15:30 ~ 16:30	399	2,014
	B	11,925	3.8	8,923	2.6		580	
	C	16,137	6.8	11,329	6.0		503	
	D	15,338	3.2	11,213	1.9		532	
地点10 関内駅北口	A	11,996	7.5	8,584	6.8	15:15 ~ 16:15	435	901
	B	227	4.8	135	3.7		-	
	C	12,036	7.5	8,659	6.8		466	
	D	267	5.2	210	1.9		-	
地点11 蓬萊町	A	1,113	4.6	841	3.6	11:45 ~ 12:45	66	1,016
	B	11,816	3.9	8,860	2.7		452	
	C	1,191	2.4	925	2.1		91	
	D	11,830	4.0	8,856	2.7		407	

② 滞留長及び渋滞長

自動車交通量等調査地点のうち、調査日に1回以上渋滞が観測された交差点における滞留長・渋滞長の調査結果は表 6.12-6 に示すとおりです。

平日は、地点2（扇町一丁目）、地点8（尾上町）及び地点9（羽衣町）において渋滞が観測されました。平日で最も渋滞長が長かったのは地点2（扇町一丁目）の北東側流入部で、9:30～9:45の時間帯において40mの渋滞長が観測されました。

休日は、地点1（横浜スタジアム前）、地点8（尾上町）及び地点9（羽衣町）において渋滞が観測されました。休日で最も渋滞長が長かったのは地点9（羽衣町）の北西側流入部で、16:30～16:45の時間帯において30mの渋滞長が観測されました。

なお、調査結果の詳細は資料編（平日 p. 資 3.8-237～p. 資 3.8-286、休日 p. 資 3.8-287～p. 資 3.8-336 参照）に示すとおりです。

表 6.12-6 滞留長・渋滞長調査結果（平日・休日）

交差点名	断面	流入車線数	平日渋滞長最大時			休日渋滞長最大時		
			観測時間	滞留長(m)	渋滞長(m)	観測時間	滞留長(m)	渋滞長(m)
地点1 横浜スタジアム前	A	2	-	-	-	-	-	-
	B	3	-	-	-	-	-	-
	C	2	-	-	-	-	-	-
	D	1	-	-	-	-	-	-
	E	2	-	-	-	14:15	70	20
地点2 扇町一丁目	A	3	9:30	90	40	-	-	-
	B	2	-	-	-	-	-	-
	C	3	-	-	-	-	-	-
	D	4	-	-	-	-	-	-
地点8 尾上町	A	3	11:45	80	30	12:30	60	10
			16:45	100	30	13:15	70	10
	B	3	-	-	-	-	-	-
	C	3	-	-	-	-	-	-
	D	3	-	-	-	-	-	-
地点9 羽衣町	A	2	-	-	-	-	-	-
	B	4	17:45	100	10	-	-	-
			18:00	130	10			
	C	2	-	-	-	-	-	-
D	5	7:45	100	30	16:30	90	30	

注) 本表では、調査日に1回以上渋滞が観測された交差点について、流入断面ごとの最大渋滞長を記録した時間帯における滞留長及び渋滞長を抽出しています。
なお、「-」は一度も渋滞長が観測されなかった断面を示します。

③ 信号現示

自動車交通量等調査地点における信号現示の調査結果は、資料編（平日 p. 資 3.8-338～p. 資 3.8-359、休日 p. 資 3.8-360～p. 資 3.8-381 参照）に示すとおりです。

④ 飽和交通流率

自動車交通量等調査地点における飽和交通流率の調査結果は、表 6.12-7 及び表 6.12-8 に示すとおりです。

ピーク時間帯に継続した滞留が観測された車線（10 台以上滞留したサイクルが 10 回以上あった車線）は、平日の地点 1（横浜スタジアム）断面 A の第 2 車線、地点 9（羽衣町）断面 A の第 2 車線及び断面 B の第 3 車線の計 3 車線で、これら 3 車線における飽和交通流率の実測値は、算定値※1 に対して 68.1～86.1%でした。

なお、休日はピーク時間帯に継続した滞留が観測されなかったため、飽和交通流率の実測値が得られませんでした。

飽和交通流率を実測した交差点においては、交差点需要率の算定に用いる飽和交通流率は、算定値※1 と実測値のうち値の小さい方を適用しました。

表 6.12-7 飽和交通流率調査結果

交差点名	ピーク時間帯	断面	車線	10 台以上滞留したサイクル数	計測車両数 (台) ①	車頭時間(秒)		飽和交通流率 実測値 (台) 3,600÷③
						合計値 ②	平均値 ③=②÷①	
地点 1 横浜スタジアム前	15:00 ～ 16:00	A	直	13	137	328.18	2.40	1,502
地点 9 羽衣町	17:15 ～ 18:15	A	直	16	167	464.85	2.78	1,293
		B	直	19	175	365.88	2.09	1,721

注) ピーク時間帯に継続した滞留（10 台以上滞留したサイクルが 10 回以上）が観測され、飽和交通流率の実測を行った車線のみを示します。

表 6.12-8 飽和交通流率算定値と実測値の比較

交差点名	ピーク時間帯	断面	車線	飽和交通流率 算定値※1(台) ①	飽和交通流率 実測値(台) ②	比 (%) ②/①	飽和交通流率 適用値(台) ①②の小さい方
地点 1 横浜スタジアム前	15:00 ～ 16:00	A	直	1,862	1,502	80.7	1,502
地点 9 羽衣町	17:15 ～ 18:15	A	直	1,900	1,293	68.1	1,293
		B	直	2,000	1,721	86.1	1,721

※1 飽和交通流率(算定値)：直進乗用車のみでの理想的な条件下における基本値（2,000 台/時）から、車線幅員、縦断勾配、大型車混入、右左折車、横断歩行者等による損失分を補正した算定値を示します。

⑤ 交差点需要率及び車線混雑度

自動車交通量等調査地点における現況の交差点需要率^{※1}は表 6.12-9 に、車線混雑度^{※2}は表 6.12-10 に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点3（ハマスタ入口）で0.519、地点1（横浜スタジアム前）で0.480の順で高い値を示しました。休日の交差点需要率は、地点3（ハマスタ入口）で0.455、地点1（横浜スタジアム前）で0.392の順で高い値を示しました。

現況の交差点需要率は、交差点処理が困難とされる0.9及び各交差点の限界需要率^{※3}を下回っています。

また、車線混雑度は全ての交差点において1.0を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

なお、交差点需要率及び車線混雑度の算定資料は、資料編（平日 p. 資 3.8-419～p. 資 3.8-429、休日 p. 資 3.8-430～p. 資 3.8-440 参照）に示すとおりです。

表 6.12-9 現況の交差点需要率

交差点名	平日			休日		
	交差点需要率	限界需要率	時間帯	交差点需要率	限界需要率	時間帯
地点1 横浜スタジアム前	0.480	0.954	15:00～16:00	0.392	0.956	11:45～12:45
地点2 扇町一丁目	0.442	0.931	9:15～10:15	0.312	0.926	15:30～16:30
地点3 ハマスタ入口	0.519	0.815	14:15～15:15	0.455	0.821	15:30～16:30
地点4 関内駅南口	0.433	0.815	16:15～17:15	0.383	0.815	15:30～16:30
地点5 不老町	0.336	0.924	14:15～15:15	0.249	0.922	15:30～16:30
地点6 尾上町一丁目	0.410	0.844	13:45～14:45	0.367	0.844	11:45～12:45
地点7 尾上町二丁目	0.208	0.878	13:45～14:45	0.126	0.878	16:00～17:00
地点8 尾上町	0.269	0.878	13:45～14:45	0.234	0.879	15:15～16:15
地点9 羽衣町	0.402	0.864	17:15～18:15	0.337	0.854	15:30～16:30
地点10 関内駅北口	0.418	0.957	14:15～15:15	0.373	0.957	15:15～16:15
地点11 蓬莱町	0.248	0.915	15:00～16:00	0.168	0.912	11:45～12:45

※1 交差点需要率：単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比です。交差点需要率は、各現示で算出される需要率の合計値で、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交差点で捌け残りが生じるとされています（過飽和状態）。

※2 車線混雑度：「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比です。1.0を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

※3 限界需要率：「(サイクル長－損失時間(黄色＋赤色)) / サイクル長」で算出される値で、交差点の処理能力の上限を表すものです。

表 6.12-10 現況の車線混雑度

交差点名	断面	流入車線構成	平日	休日
地点1 横浜スタジアム前	A	直	0.374	0.261
		左直	0.374	0.261
	B	右	0.161	0.177
		直	0.356	0.363
		左	0.271	0.230
	C	右	0.408	0.296
		直	0.205	0.191
	D	左直	0.094	0.126
	E	直	0.186	0.232
		左	0.184	0.231
地点2 扇町一丁目	A	右	0.302	0.300
		直	0.191	0.239
		左直	0.192	0.240
	B	直	0.261	0.223
		左直	0.261	0.221
	C	右	0.094	0.071
		直	0.476	0.332
		左直	0.476	0.332
	D	右	0.304	0.196
		直	0.495	0.254
		左	0.164	0.120
	地点3 ハマスタ入口	A	右	0.175
直			0.221	0.184
B		直	0.493	0.344
		左	0.246	0.235
C		右	0.296	0.283
	左	0.438	0.311	
地点4 関内駅南口	A	直	0.270	0.208
		左	0.185	0.172
	B	右	0.333	0.321
		左	0.465	0.255
	C	直	0.128	0.119
	地点5 不老町	A	右	0.179
直			0.371	0.230
左			0.091	0.081
B		右	0.357	0.219
		直	0.357	0.337
C		左直	0.355	0.337
		左直	0.367	0.221
D		右	0.385	0.232
		直	0.351	0.264
	左	0.044	0.065	

交差点名	断面	流入車線構成	平日	休日
地点6 尾上町一丁目	A	右	0.041	0.023
		直	0.124	0.104
	B	直	0.256	0.189
		左直	0.262	0.188
地点7 尾上町二丁目	A	右直左	0.268	0.116
	B	直	0.133	0.122
		左直	0.132	0.122
	C	右左	0.175	0.120
	D	右直	0.216	0.160
		直	0.216	0.161
地点8 尾上町	A	右	0.077	0.036
		直	0.218	0.163
		左直	0.218	0.164
	B	右	0.087	0.054
		直	0.302	0.243
		左直	0.302	0.244
	C	右	0.197	0.133
		直	0.310	0.263
		左直	0.308	0.262
	D	右	0.314	0.280
		直	0.242	0.184
		左直	0.242	0.182
地点9 羽衣町	A	直	0.322	0.222
		左直	0.323	0.222
	B	右	0.274	0.277
		直	0.581	0.453
	C	左	0.214	0.208
		直	0.409	0.359
	D	左直	0.410	0.358
		右	0.491	0.419
D	直	0.452	0.319	
	左	0.089	0.088	
地点10 関内駅北口	A	直	0.213	0.165
		左直	0.213	0.164
	C	直	0.235	0.174
		左直	0.234	0.173
地点11 蓬莱町	A	直	0.068	0.047
		左	0.148	0.066
	(A')	右	0.074	0.047
	B	直	0.291	0.257
	C	左直	0.275	0.120
	(C')	右直	0.165	0.076
	D	直	0.204	0.229
		直	0.000	0.001

c) 交通安全対策の状況

① 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺の主要道路におけるガードレール、マウントアップ等の歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.12-6 に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の主要道路は、歩行空間としてマウントアップ、植栽帯、ガードレール等の施設が整備されているため、道路を走行する自動車と周囲を利用する歩行者が常に交錯するような箇所はほとんどありません。

② 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域のある中区における令和 3 年の交通事故発生状況は、表 6.12-11 及び表 6.12-12 に示すとおりです。

表 6.12-11 区別・類型別交通事故発生状況（令和 3 年）

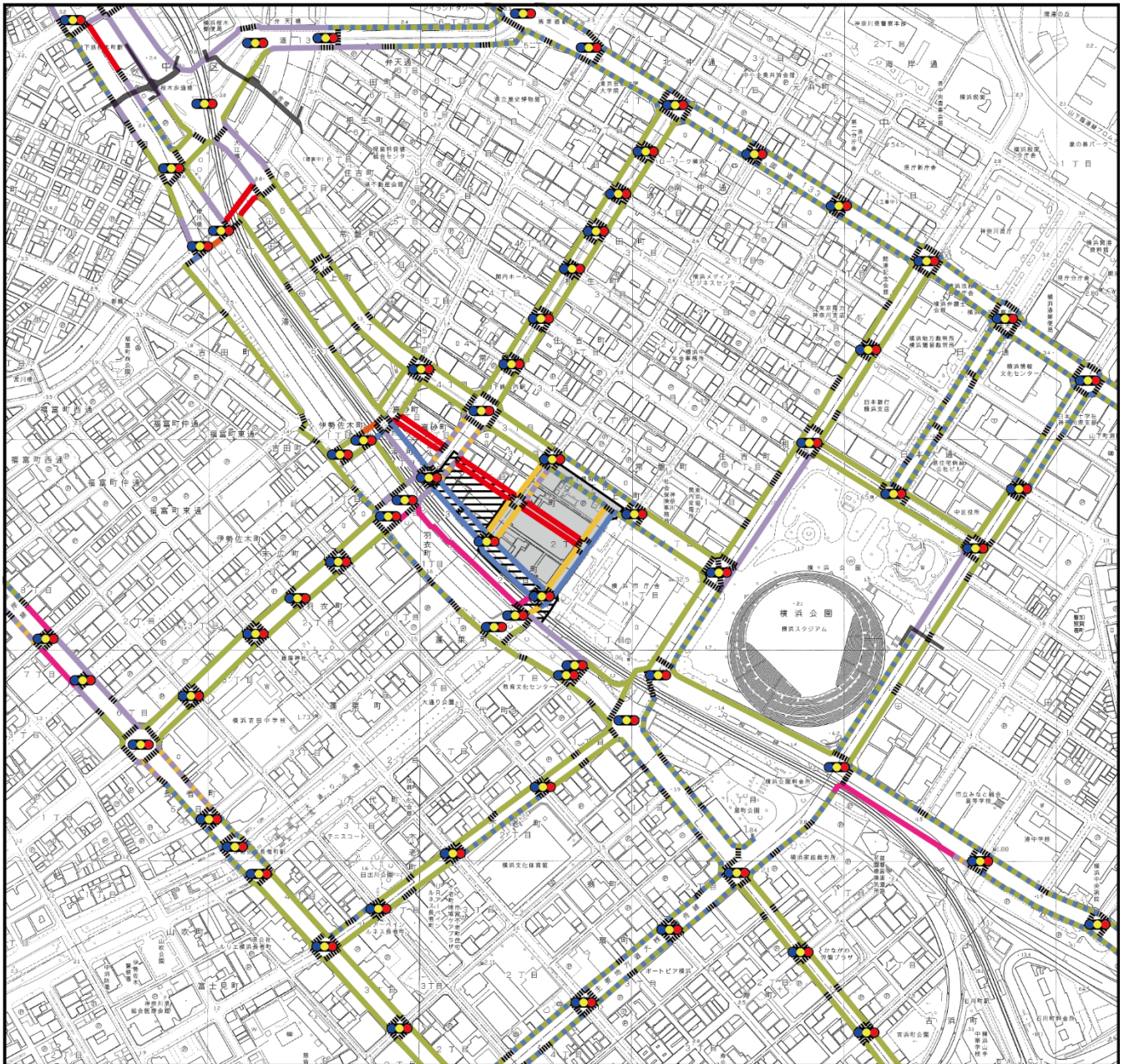
地 域	車両相互							人対車両			車両単独	合 計	
	正面衝突	出合い頭	追突	右折	左折	その他	小 計	横断歩道横断中	歩道外横断	その他			小 計
横浜市全域	105	869	1,704	1,044	576	1,642	5,940	634	339	642	1,615	328	7,883
中 区	3	40	94	52	30	118	337	43	17	25	85	19	441














資料：「横浜市内の交通事故統計 令和 3 年（2021 年）」（横浜市道路局、令和 4 年 5 月）

表 6.12-12 区別交通事故発生状況（令和 3 年）

地 域	交通事故件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)
横浜市全域	7,883	36	8,997
中 区	441	4	513

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和 3 年（2021 年）」（横浜市道路局、令和 4 年 5 月）



- | | | |
|--------|--|--|
| 凡
例 |  : 対象事業実施区域 |  : セミフラット |
| |  : 隣接事業実施区域 |  : セミフラット+ 構造物 |
| |  : 信号 |  : セミフラット+ 植栽帯 |
| |  : 横断歩道 |  : セミフラット+ 植栽帯 + 構造物 |
| |  : 歩道橋 |  : マウントアップ |
| | |  : マウントアップ+ 植栽帯 |
| | |  : マウントアップ+ 構造物 |
| | |  : マウントアップ+ 植栽帯 + 構造物 |

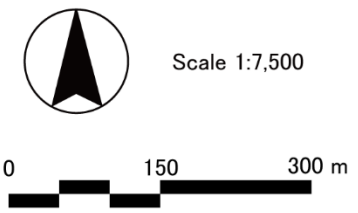


図 6.12-6 交通安全施設の整備状況

この地図は、横浜市の承認を得て電子地形図 2,500 を複製したものである。(横浜市地形図複製承認番号 令 5 建都計第 9101 号)

(3) 歩行者の状況

歩行者等交通量調査地点の断面位置は図 6.12-7(1)～(2)に、平日及び休日の歩行者等交通量調査結果は表 6.12-14(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は資料編（平日 p. 資 3.8-383～p. 資 3.8-396、休日 p. 資 3.8-397～p. 資 3.8-410 参照）に示すとおりです。

各調査地点の12時間交通量において、最も交通量が多い歩行者ルートは平日・休日ともに地点 C2-2（関内駅北口一般国道16号に抜けるルート）で平日12,817人/12h、休日11,002人/12h、次いで地点 H（対象事業実施区域の南西端から関内駅南口方面に抜けるルート）が平日11,985人/12h、休日7,689人/12hでした。

これらの地点におけるピーク時間帯の交通量は、地点 C2-2 において平日17時台に1,700人/h、休日15時台に1,226人/h、地点 H において平日8時台に1,416人/h、休日15時台に936人/hでした。

また、各調査地点のピーク時間帯における歩行者サービス水準を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（国土交通省、平成26年6月 以下、「大規模開発マニュアル」といいます。）に示される方法に基づき、表 6.12-15(1)～(2)に示すとおり算定しました。なお、歩行者流量と歩行者サービス水準の関係は、表 6.12-13 に示すとおりです。

算定の結果、全ての調査地点において歩行者サービス水準は A（自由歩行）と判定されました。

表 6.12-13 歩行者サービス水準

歩行者サービス水準	歩行状態	歩行者流量（人/m・分）
A	自由歩行	～ 27
B	やや制限	27 ～ 51
C	やや困難	51 ～ 71
D	困難	71 ～ 87
E	ほとんど不可能	87 ～ 100

資料：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（国土交通省、平成26年6月）

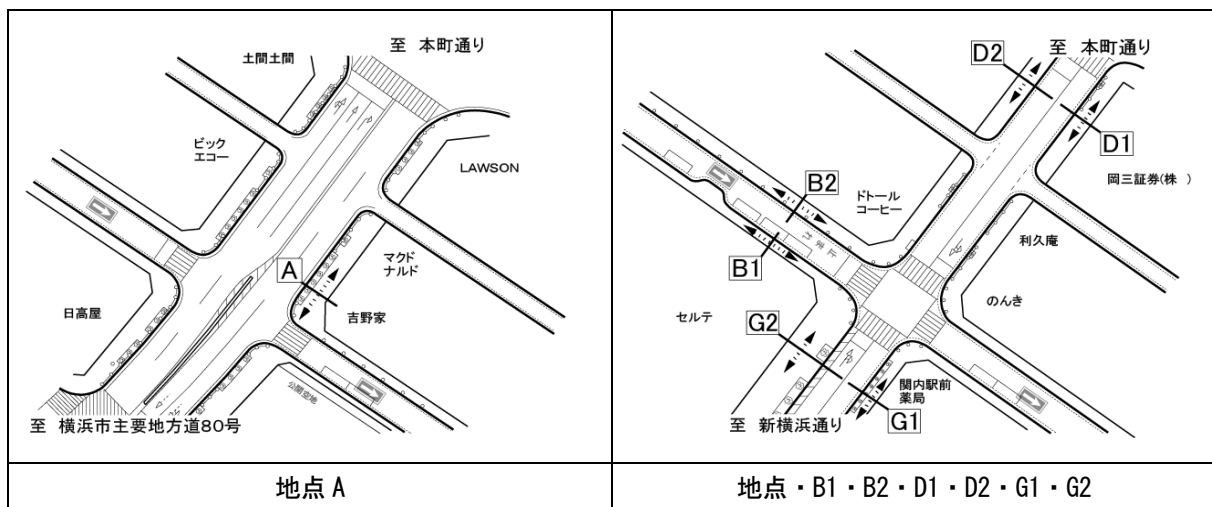


図 6.12-7(1) 歩行者等交通量調査地点の断面位置

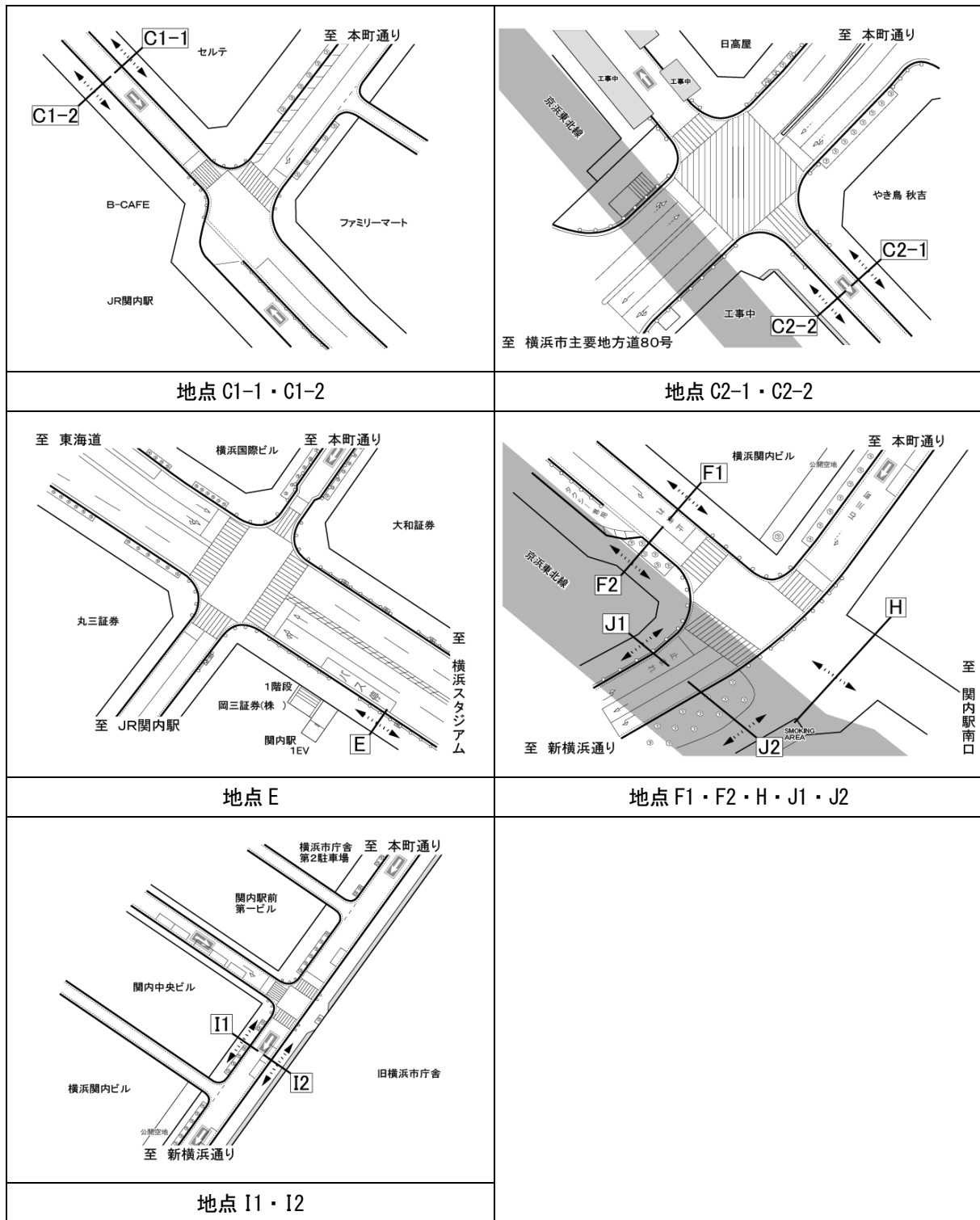


図 6.12-7(2) 歩行者等交通量調査地点の断面位置

表 6.12-14(1) 歩行者等交通量調査結果 (平日)

調査地点	16時間(6~22時) (人/16h)			12時間(7~19時) (人/12h)			ピーク時間帯	ピーク時間帯 (人/h)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点 A	12,951	526	13,477	10,498	451	10,949	8:00~9:00	1,267	21	1,288
地点 B1	1,344	169	1,513	1,105	143	1,248	18:00~19:00	131	13	144
地点 B2	1,954	139	2,093	1,590	119	1,709	12:00~13:00	247	11	258
地点 C1-1	9,820	567	10,387	8,080	474	8,554	8:00~9:00	1,103	24	1,127
地点 C1-2	4,794	386	5,180	3,895	309	4,204	18:00~19:00	474	37	511
地点 C2-1	12,122	486	12,608	10,058	400	10,458	8:00~9:00	1,638	22	1,660
地点 C2-2	16,027	532	16,559	12,391	426	12,817	17:00~18:00	1,649	51	1,700
地点 D1	4,092	260	4,352	3,426	214	3,640	17:00~18:00	387	20	407
地点 D2	6,690	291	6,981	5,550	248	5,798	17:00~18:00	678	22	700
地点 E	11,864	450	12,314	10,309	396	10,705	8:00~9:00	1,772	13	1,785
地点 F1	5,313	505	5,818	4,538	431	4,969	12:00~13:00	565	42	607
地点 F2	2,350	296	2,646	1,989	230	2,219	13:00~14:00	223	12	235
地点 G1	2,801	107	2,908	2,350	92	2,442	12:00~13:00	336	9	345
地点 G2	6,317	225	6,542	5,018	192	5,210	8:00~9:00	825	8	833
地点 H	12,821	1,181	14,002	11,018	967	11,985	8:00~9:00	1,359	57	1,416
地点 I1	2,186	296	2,482	1,912	264	2,176	8:00~9:00	219	27	246
地点 I2	7,885	433	8,318	6,777	362	7,139	8:00~9:00	1,175	13	1,188
地点 J1	531	80	611	447	67	514	12:00~13:00	62	9	71
地点 J2	7,510	1,135	8,645	6,498	974	7,472	8:00~9:00	726	70	796

表 6.12-14(2) 歩行者等交通量調査結果 (休日)

調査地点	16時間(6~22時) (人/16h)			12時間(7~19時) (人/12h)			ピーク時間帯	ピーク時間帯 (人/h)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点 A	7,926	448	8,374	6,593	384	6,977	12:00~13:00	725	35	760
地点 B1	929	192	1,121	792	160	952	13:00~14:00	106	18	124
地点 B2	1,584	118	1,702	1,340	92	1,432	17:00~18:00	183	2	185
地点 C1-1	6,075	521	6,596	5,318	434	5,752	12:00~13:00	646	36	682
地点 C1-2	4,127	295	4,422	3,477	239	3,716	13:00~14:00	420	28	448
地点 C2-1	8,226	446	8,672	7,169	377	7,546	13:00~14:00	818	41	859
地点 C2-2	13,590	437	14,027	10,644	358	11,002	15:00~16:00	1,172	54	1,226
地点 D1	2,110	186	2,296	1,834	145	1,979	12:00~13:00	218	18	236
地点 D2	2,701	239	2,940	2,352	212	2,564	13:00~14:00	321	28	349
地点 E	5,284	356	5,640	4,620	308	4,928	13:00~14:00	504	45	549
地点 F1	4,412	621	5,033	3,909	504	4,413	11:00~12:00	494	51	545
地点 F2	2,412	370	2,782	2,075	304	2,379	15:00~16:00	263	27	290
地点 G1	1,673	165	1,838	1,464	126	1,590	13:00~14:00	217	18	235
地点 G2	3,521	270	3,791	3,028	220	3,248	13:00~14:00	356	23	379
地点 H	7,903	1,018	8,921	6,863	826	7,689	15:00~16:00	838	98	936
地点 I1	1,226	183	1,409	1,041	171	1,212	13:00~14:00	142	27	169
地点 I2	2,167	296	2,463	1,881	257	2,138	15:00~16:00	232	35	267
地点 J1	494	70	564	450	59	509	11:00~12:00	56	8	64
地点 J2	3,157	753	3,910	2,813	643	3,456	12:00~13:00	352	64	416

表 6.12-15(1) 現況の歩行者サービス水準（平日）

調査地点	有効幅員 (m) ①	現況ピーク 15 分交通量 (人/15min)				歩行者流量 (人/m・分) ④/15/①	歩行者 サービス水準 -
		時間帯 -	歩行者 ②	自転車 ③	計* ④=②+③×5		
地点 A	2.7	8:30~8:45	377	5	402	9.9	A
地点 B1	1.2	11:45~12:00	35	11	90	5.0	A
地点 B2	2.3	12:30~12:45	70	5	95	2.8	A
地点 C1-1	3.6	8:30~8:45	349	9	394	7.3	A
地点 C1-2	4.0	18:00~18:15	147	7	182	3.0	A
地点 C2-1	3.6	8:30~8:45	541	11	596	11.0	A
地点 C2-2	3.6	17:45~18:00	481	12	541	10.0	A
地点 D1	3.0	18:15~18:30	133	9	178	4.0	A
地点 D2	3.0	18:00~18:15	195	8	235	5.2	A
地点 E	3.8	8:30~8:45	576	8	616	10.8	A
地点 F1	4.4	12:30~12:45	157	9	202	3.1	A
地点 F2	3.1	12:15~12:30	78	3	93	2.0	A
地点 G1	2.0	12:45~13:00	97	3	112	3.7	A
地点 G2	5.6	8:15~8:30	244	1	249	3.0	A
地点 H	16.9	8:30~8:45	467	21	572	2.3	A
地点 I1	2.3	18:00~18:15	82	6	112	3.2	A
地点 I2	3.2	8:30~8:45	340	6	370	7.7	A
地点 J1	3.7	12:15~12:30	21	2	31	0.6	A
地点 J2	5.7	8:30~8:45	228	19	323	3.8	A

※自転車を押して歩く場合を考慮し、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

表 6.12-15(2) 現況の歩行者サービス水準（休日）

調査地点	有効幅員 (m) ①	現況ピーク 15 分交通量 (人/15min)				歩行者流量 (人/m・分) ④/15/①	歩行者 サービス水準 -
		時間帯 -	歩行者 ②	自転車 ③	計* ④=②+③×5		
地点 A	2.7	13:30~13:45	198	22	308	7.6	A
地点 B1	1.2	11:15~11:30	36	2	46	2.6	A
地点 B2	2.3	18:00~18:15	56	2	66	1.9	A
地点 C1-1	3.6	13:45~14:00	196	13	261	4.8	A
地点 C1-2	4.0	15:30~15:45	159	8	199	3.3	A
地点 C2-1	3.6	13:45~14:00	238	9	283	5.2	A
地点 C2-2	3.6	15:30~15:45	346	14	416	7.7	A
地点 D1	3.0	17:30~17:45	67	4	87	1.9	A
地点 D2	3.0	13:15~13:30	99	6	129	2.9	A
地点 E	3.8	13:45~14:00	164	16	244	4.3	A
地点 F1	4.4	15:30~15:45	127	21	232	3.5	A
地点 F2	3.1	18:15~18:30	86	6	116	2.5	A
地点 G1	2.0	13:00~13:15	60	6	90	3.0	A
地点 G2	5.6	13:45~14:00	101	6	131	1.6	A
地点 H	16.9	11:15~11:30	229	29	374	1.5	A
地点 I1	2.3	13:30~13:45	42	7	77	2.2	A
地点 I2	3.2	15:15~15:30	61	13	126	2.6	A
地点 J1	3.7	11:15~11:30	23	2	33	0.6	A
地点 J2	5.7	13:45~14:00	96	21	201	2.4	A

※自転車を押して歩く場合を考慮し、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

6.12.2 環境保全目標の設定

地域社会（交通混雑・歩行者の安全）に係る環境保全目標は、表 6.12-16 に示すとおり設定しました。

表 6.12-16 環境保全目標（地域社会（交通混雑・歩行者の安全））

区分	環境保全目標
【工事中】 工事用車両の走行	交通混雑 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】 関係車両の走行	交通混雑 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】 建物の供用	歩行者等の安全で快適な通行が確保されること。

6.12.3 予測及び評価等

1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(1) 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(2) 予測地域・地点

a) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1 (p. 6.12-5 参照) に示した工事用車両の主要な走行ルートと想定される信号交差点 11 地点としました。

b) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業に係る工事用車両の日走行台数が最大となる時期（工事着手後 14 ヶ月目、p. 資 1-17～p. 資 1-18 参照）とし、本事業と同時期に行われる隣接事業の工事用車両も予測条件として見込みました。

なお、祝日及び日曜日は原則休工とすることから、平日を対象としました。

(4) 予測方法

a) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

交通混雑の予測手順は、図 6.12-8 に示すとおりです。

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「平面交差の計画と設計 基礎編」(一般社団法人交通工学研究会、平成 30 年 11 月)に示される方法に準拠して算出しました。

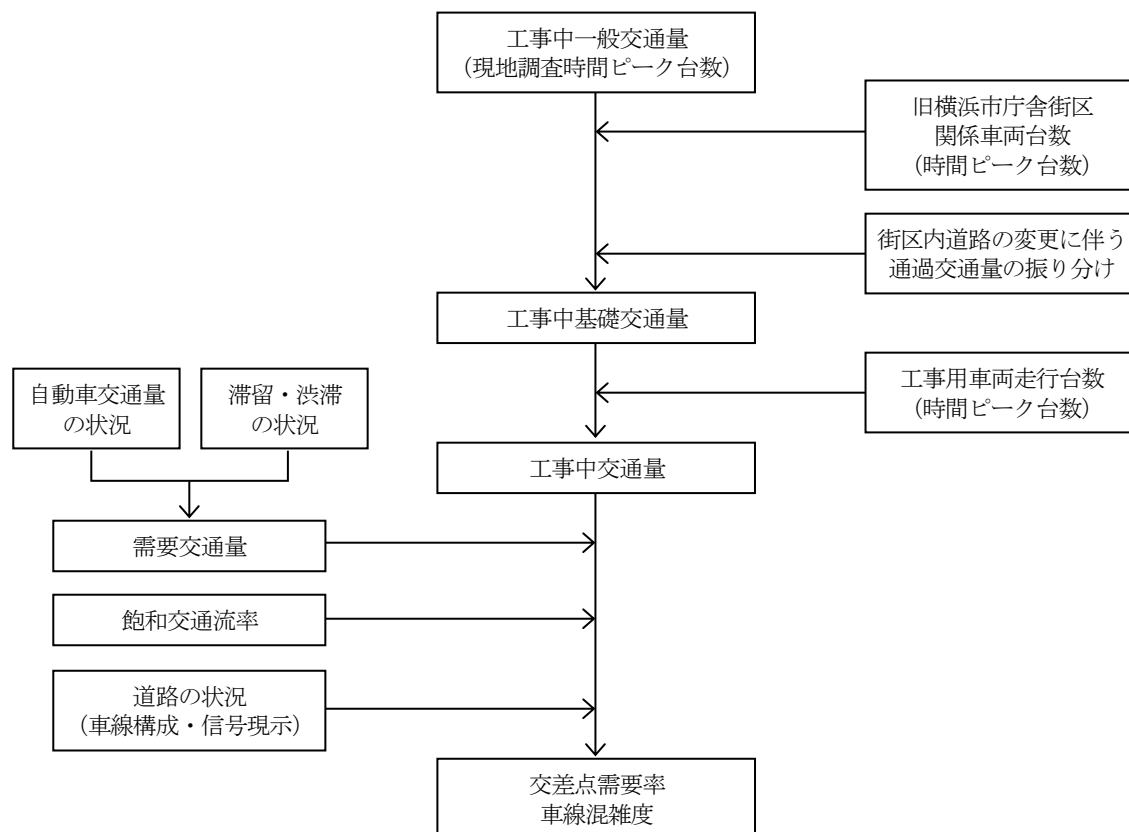


図 6.12-8 工事用車両の走行に伴う交通混雑の予測手順

b) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する施策等を整理することにより、定性的に予測しました。

(5) 予測条件

a) 交通量

① 工事中一般交通量

工事中一般交通量は、横浜市が市内の主要な道路で経年的に行っている交通量調査結果(表 3.3-12 (「3.2.7 交通・運輸の状況」p.3-24) 参照)において、交通量の増加傾向が認められないことから、現況調査結果から将来的な伸びはないものとししました。

予測に用いる各交差点の 1 時間あたりの工事中一般交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の流入交通量が最大となる 1 時間 (15 分単位) の交通量としました。平日の現地調査結果の詳細は、資料編 (p. 資 3.8-2~p. 資 3.8-118 参照) に示すとおりです。

② 工事中基礎交通量

工事中一般交通量に、以下の補正を加えて工事中基礎交通量としました。

7. 旧横浜市庁舎街区の開発交通量を加算

本事業の工事中の時点ですでに供用している予定の旧横浜市庁舎街区における供用時の関係車両台数を工事中一般交通量に加算しました。

当該事業の供用時における関係車両台数（時間ピーク台数）は、「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価書」（三井不動産株式会社、令和3年7月）より推計しました。旧横浜市庁舎街区の供用時における関係車両台数の詳細は、資料編（p. 資 1-24～p. 資 1-25 参照）に示すとおりです。

4. 街区内道路の変更に伴う通過交通量の振り分け

本事業及び隣接事業では、街区内道路の廃道・再編を行う計画のため、工事中一般交通量のうち、廃道予定の道路を通過する交通を他の経路に迂回させる補正を行いました。

③ 工事中交通量

工事中基礎交通量に、本事業及び隣接事業の工事用車両台数を加えて工事中交通量としました。

工事用車両の日走行台数が最大となり、対象事業実施区域周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期における工事用車両台数は、表 6.12-17 に示すとおり、大型車 352 台/日・片道、小型車 14 台/日・片道です。

工事用車両台数の詳細は資料編 p. 資 1-16～p. 資 1-19 に、予測地点における流入車線別の工事中交通量は資料編 p. 資 3.8-412～p. 資 3.8-413 に示すとおりです。

表 6.12-17 予測時期（工事開始後 14 ヶ月目）の工事用車両台数

事業	工事用車両台数（片道） （台/日）		工事用車両台数（往復） （台/日）	
	大型車	小型車	大型車	小型車
本事業	331	9	662	18
隣接事業	21	5	42	10
合計	352	14	704	28

b) 交通規制、車線構成等

工事用車両の主要な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握した現況の交通規制に従いました。

ただし、みなと大通り道路改良工事の実施が予定されている地点3（ハマスタ入口）においては、北側流入部の直進車線を現況の2車線から1車線に変更する計画を反映しました。

(6) 予測結果

a) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.12-18 に、車線混雑度は表 6.12-19 に示すとおりです。

工事中の交差点需要率は、地点 3（ハマスタ入口）の 0.554 が最大となります。いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

工事中の車線混雑度は、地点 5（不老町）B 断面（南東側）の右折車線の車線混雑度が 0.896 とやや高く、一時的な交通混雑を生じやすい可能性があります。全ての交差点において 1.0 を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

なお、予測結果の詳細は、資料編（p. 資 3.8-463～p. 資 3.8-473 参照）に示すとおりです。

表 6.12-18 工事中の交差点需要率（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	工事中 基礎交通量 ①	工事中 交通量 ②	限界需要率	増加量 ②-①	
地点 1 横浜スタジアム前	0.480	0.487	0.954	+0.007	15:00～16:00
地点 2 扇町一丁目	0.472	0.472	0.931	±0.000	9:15～10:15
地点 3 ハマスタ入口	0.536	0.554	0.815	+0.018	14:15～15:15
地点 4 関内駅南口	0.440	0.440	0.815	±0.000	16:15～17:15
地点 5 不老町	0.387	0.391	0.924	+0.004	14:15～15:15
地点 6 尾上町一丁目	0.412	0.417	0.844	+0.005	13:45～14:45
地点 7 尾上町二丁目	0.217	0.229	0.878	+0.012	13:45～14:45
地点 8 尾上町	0.331	0.360	0.878	+0.029	13:45～14:45
地点 9 羽衣町	0.411	0.414	0.864	+0.003	17:15～18:15
地点 10 関内駅北口	0.421	0.430	0.957	+0.009	14:15～15:15
地点 11 蓬萊町	0.243	0.243	0.915	±0.000	15:00～16:00

表 6.12-19 工事中の車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	断面	流入車線構成	工事中基礎交通量	工事中交通量	増分	
地点1 横浜スタジアム前	A	直	0.374	0.374	±0.000	
		左直	0.374	0.374	±0.000	
	B	右	0.161	0.162	+0.001	
		直	0.356	0.381	+0.025	
		左	0.271	0.271	±0.000	
	C	右	0.408	0.408	±0.000	
		直	0.205	0.205	±0.000	
	D	左直	0.116	0.127	+0.011	
		直	0.186	0.193	+0.007	
	E	左	0.184	0.194	+0.010	
右		0.302	0.302	±0.000		
地点2 扇町一丁目	A	直	0.191	0.191	±0.000	
		左直	0.192	0.192	±0.000	
		右	0.274	0.274	±0.000	
	B	直	0.274	0.274	±0.000	
		左直	0.274	0.274	±0.000	
	C	右	0.094	0.094	±0.000	
		直	0.510	0.510	±0.000	
		左直	0.508	0.508	±0.000	
	D	右	0.309	0.309	±0.000	
		直	0.564	0.564	±0.000	
		左	0.185	0.195	+0.010	
	地点3 ハマスタ入口	A	右	0.194	0.219	+0.025
直			0.421	0.421	±0.000	
B		直	0.529	0.529	±0.000	
		左	0.403	0.473	+0.070	
C	右	0.338	0.350	+0.012		
	左	0.378	0.386	+0.008		
地点4 関内駅南口	A	直	0.289	0.289	±0.000	
		左	0.185	0.193	+0.008	
	B	右	0.386	0.423	+0.037	
		左	0.465	0.465	±0.000	
	C	直	0.212	0.237	+0.025	
		右	0.182	0.189	+0.007	
地点5 不老町	A	直	0.384	0.384	±0.000	
		左	0.098	0.098	±0.000	
		右	0.896	0.896	±0.000	
	B	直	0.357	0.357	±0.000	
		左直	0.355	0.355	±0.000	
	C	左直	0.367	0.403	+0.036	
右		0.295	0.311	+0.016		
直		0.386	0.396	+0.010		
D	左	0.133	0.148	+0.015		
	右	0.041	0.042	+0.001		
地点6 尾上町一丁目	A	直	0.204	0.238	+0.034	
		左直	0.262	0.262	±0.000	
	B	直	0.265	0.273	+0.008	
		左直	0.262	0.262	±0.000	
地点7 尾上町二丁目	A	右直左	0.295	0.295	±0.000	
		直	0.214	0.238	+0.024	
	B	左直	0.215	0.237	+0.022	
		右左	0.080	0.136	+0.056	
	D	右直	0.210	0.210	±0.000	
		直	0.209	0.209	±0.000	
	地点8 尾上町	A	右	0.089	0.089	±0.000
			直	0.216	0.222	+0.006
左直			0.215	0.222	+0.007	
B		右	0.064	0.064	±0.000	
		直	0.405	0.436	+0.031	
		左直	0.548	0.644	+0.096	
C		右	0.196	0.199	+0.003	
		直	0.319	0.319	±0.000	
		左直	0.318	0.318	±0.000	
D		右	0.311	0.316	+0.005	
		直	0.254	0.254	±0.000	
		左直	0.254	0.254	±0.000	
地点9 羽衣町	A	直	0.435	0.441	+0.006	
		左直	0.434	0.441	+0.007	
	B	右	0.340	0.340	±0.000	
		直	0.561	0.561	±0.000	
		左	0.224	0.265	+0.041	
	C	直	0.409	0.409	±0.000	
		左直	0.410	0.410	±0.000	
	D	右	0.491	0.491	±0.000	
直		0.487	0.487	±0.000		
左		0.089	0.089	±0.000		
地点10 関内駅北口	A	直	0.235	0.252	+0.017	
		左直	0.235	0.252	+0.017	
	C	直	0.240	0.240	±0.000	
		左直	0.239	0.239	±0.000	
地点11 蓬莱町	A	直	0.000 [※]	0.019	+0.019	
		左	0.000 [※]	0.063	+0.063	
	(A')	右	0.000 [※]	0.041	+0.041	
	B	直	0.292	0.292	±0.000	
	C	左直	0.263	0.263	±0.000	
	(C')	右	0.120 [※]	0.123	+0.003	
	D	直	0.258	0.258	±0.000	
		直	0.000	0.000	±0.000	

※ 街区内道路の廃道・再編に伴い、地点11のA断面への一般交通の流入はなくなります。

本事業及び隣接事業に係る工事用車両の入庫動線と出庫動線が重複し、滞留車両が隣接する交差点に影響を及ぼすことが懸念される地点 8（尾上町）B 断面（南東側）の左折交通及び地点 10（関内駅北口）A 断面（北東側）の直進・左折交通について、工事用車両を含む滞留長の検証を行った結果は、表 6.12-20(1)～(2)に示すとおりです。

地点 8（尾上町）B 断面の左折交通において、工事用車両を含むピーク時滞留長は約 48m と予測され、隣接する地点 7（尾上町二丁目）までの距離（約 70m）を下回ることから、滞留車両が隣接する交差点に影響を及ぼすことがないように交通処理が可能であると考えます。

また、地点 10（関内駅北口）A 断面の直進・左折交通において、工事用車両を含むピーク時滞留長は約 30m と予測され、隣接する地点 8（尾上町）までの距離（約 75m）を下回ることから、滞留車両が隣接する交差点に影響を及ぼすことがないように交通処理が可能であると考えます。

表 6.12-20(1) 地点 8（尾上町）B 断面左折交通の滞留長予測結果

項目	単位	小型車	大型車	合計	備考
①現況交通量（13:45～14:45）※1	台/時	101	0	101	平日ピーク時
②旧横浜市中区戸部地区開発交通量※2	台/時	122	0	122	平日ピーク時
③工事用車両交通量※3	入庫車両	0	17	17	隣接事業を含む
	出庫車両	0	6	6	隣接事業を含む
④合計	台/時	223	23	246	①+②+③
⑤サイクルあたりの停止台数	台/サイクル	6	1	7	④×(131-39)÷3,600※4
⑥滞留長	m	36	12	48	⑤×平均車頭距離※5

※1 B断面の直進交通は、全て直進車線を走行するものと想定しました。

※2 「横浜市中区戸部地区活用事業 環境影響評価書 資料編」（三井不動産株式会社、令和3年7月）を参考とし、「現況・工事中基礎交通量 交差点需要率」（p.資 3.8-194）と「将来交通量 交差点需要率」（p.資 3.8-222）に示される設計交通量の差分から推計しました。

なお、B断面の直進交通は、全て直進車線を走行するものと想定しました。

※3 工事用車両交通量の詳細は資料編（p.資 1-16～p.資 1-19 及び p.資 3.8-413）に示すとおりです。

※4 サイクルあたり停止台数 = 交通量(台/時) × (サイクル長 131 秒 - 有効青時間 39 秒) ÷ 3,600 秒

※5 停止時の平均車頭距離は、小型車を 6m/台、大型車を 12m/台としました。

表 6.12-20(2) 地点 10（関内駅北口）A 断面直進・左折交通の滞留長予測結果

項目	単位	小型車	大型車	合計	備考
①現況交通量（14:15～15:15）※1	台/時	236	18	254	平日ピーク時
②旧横浜市中区戸部地区開発交通量※2	台/時	61	0	61	平日ピーク時
③工事用車両交通量※3	入庫車両	0	11	11	隣接事業を含む
	出庫車両	0	3	3	隣接事業を含む
④合計	台/時	297	32	329	①+②+③
⑤サイクルあたりの停止台数	台/サイクル	3	1	4	④×(139-98)÷3,600※4
⑥滞留長	m	18	12	30	⑤×平均車頭距離※5

※1 A断面の直進交通は、直進車線(50%)と直進左折車線(50%)を同数ずつ走行するものと想定しました。

また、街区内道路の変更に伴う通過交通量の振り分け分（小型車 3 台/時）を含みます。

※2 表 6.12-20(1)の②に示す交通量が地点10A断面を直進する際、直進車線(50%)と直進左折車線(50%)を同数ずつ走行するものと想定しました。

※3 工事用車両交通量の詳細は資料編（p.資 1-16～p.資 1-19 及び p.資 3.8-413）に示すとおりです。

※4 サイクルあたり停止台数 = 交通量(台/時) × (サイクル長 139 秒 - 有効青時間 98 秒) ÷ 3,600 秒

※5 停止時の平均車頭距離は、小型車を 6m/台、大型車を 12m/台としました。

b) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主要な走行ルートである一般国道 16 号、横浜鎌倉線、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、新横浜通り、市道山下町第 47 号線は、図 6.12-6 (p.6.12-38 参照) に示したとおり、道路の両側に植栽帯やガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されているため、工事用車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、本事業では、車両出入口に適宜交通誘導員を配置し、周辺利用者や一般歩行者の安全に配慮していくほか、必要に応じて仮設歩道の設置や標識等による安全で円滑な歩行空間の周知などの対策を実施することで、歩行者の安全を確保していく計画です。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

(7) 環境の保全のための措置

工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全への影響を低減するため、表 6.12-21(1)～(2)に示す環境の保全のための措置を実施します。

事業者による管理のもと、隣接事業とも環境の保全のための措置を共有・連携し、これらの措置を適切に実施することで、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全への影響の回避・低減が図られるものと考えます。

なお、これらの環境の保全のための措置は、工事期間中継続して講じていきます。

表 6.12-21(1) 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

区分	環境の保全のための措置
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 工事計画の策定に当たっては、工事用車両の集中を回避した工程等を検討するとともに、標識の設置等により来街者や近隣住民等への情報提供を行います。 • 本事業と隣接事業は、工事情報の共有を行い必要に応じて工事用車両の集中による影響の回避に努めます。また、旧横浜市庁舎街区と工事時期が重なる場合にも、工事情報の共有を行い工事用車両の集中による影響の回避に努めます。 • 構造計画、施工計画の工夫により掘削土を減らし、土砂搬出に伴う工事用車両の台数を極力減らす計画とします。 • 周辺の交通混雑の状況を勘案して、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。 • 搬出入計画の立案と計画の指導、周知により工事用車両の路上待機対策を行います。 • 工事用車両の出入りする時間は、可能な限り通勤通学の時間を避けた時間として計画します。

表 6.12-21(2) 環境の保全のための措置（歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事関係者に対しては、工事用車両の規制速度の遵守、過積載、急発進及び急加速の禁止等に関する教育及び指導を徹底し、安全運転に努めます。 ・ 工事の実施に当たっては、仮囲いを設置して、工事用車両の出入りする時間帯においては車両出入口に交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。 ・ 市道の再編により、市道山下町第4号線、第6号線、第9号線及び第3号線の一部が廃道となり歩行者や自動車の通行が出来なくなるため、標識の設置や交通誘導員の配置等により、迂回路となる安全で円滑な歩行空間を周辺利用者や一般歩行者に周知します。 ・ 市道山下町第7号線の歩行空間の整備時には、工事状況に合わせて適宜仮囲いの範囲を変更し、必要に応じて仮設歩道を設けて安全で円滑な歩行空間の確保を行います。 ・ 隣接事業では市道山下町第5号線の整備を行う計画としているため、本事業における環境の保全のための措置を共有することで、隣接事業においても同様の配慮がなされるよう促します。 ・ 「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーを推進します。 ・ JR根岸線、横浜市営地下鉄ブルーラインの関内駅や横浜スタジアム、にじいろ保育園関内等の近隣施設や近隣住民等に対して、本事業の工事計画に関わる情報提供を行います。

(8) 評価

a) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴うピーク時間帯の交差点需要率は、全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も1.0を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。

また、工事用車両の入庫動線と出庫動線が重複する尾上町交差点及び関内駅北口交差点において、工事用車両を含むピーク時滞留長は隣接する交差点までの距離を下回ると予測されることから、滞留車両が隣接する交差点に影響を及ぼさないように交通処理が可能であると考えます。

これらに対して、本事業ではさらに事業者による管理のもと、隣接事業とも連携しながら、表6.12-21(1)に示したような環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、工事用車両の走行に伴う交通混雑の低減を図る計画としており、これにより環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

b) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路の両側に植栽帯やガードレール等が整備されたマウンツアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されているため、工事用車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。

これに対して、本事業ではさらに事業者による管理のもと、隣接事業とも連携しながら、表6.12-21(2)に示したような環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、工事用車両の走行に伴う歩行者の安全への影響を低減する計画としており、これにより環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

2) 関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

(1) 予測項目

予測項目は、関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

(2) 予測地域・地点

a) 関係車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1 (p. 6.12-5 参照) に示した関係車両の主要な走行ルートと想定される信号交差点 11 地点としました。

b) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が供用開始後、事業活動が定常の状態になる時期とし、平日及び休日を対象としました。

(4) 予測方法

a) 関係車両の走行に伴う交通混雑

交通混雑の予測手順は、図 6.12-9 に示すとおりです。

予測方法は「1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 (4) 予測方法 a) 工事用車両の走行に伴う交通混雑」(p. 6.12-44 参照) と同様としました。

b) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する施策等を整理することにより、定性的に予測しました。

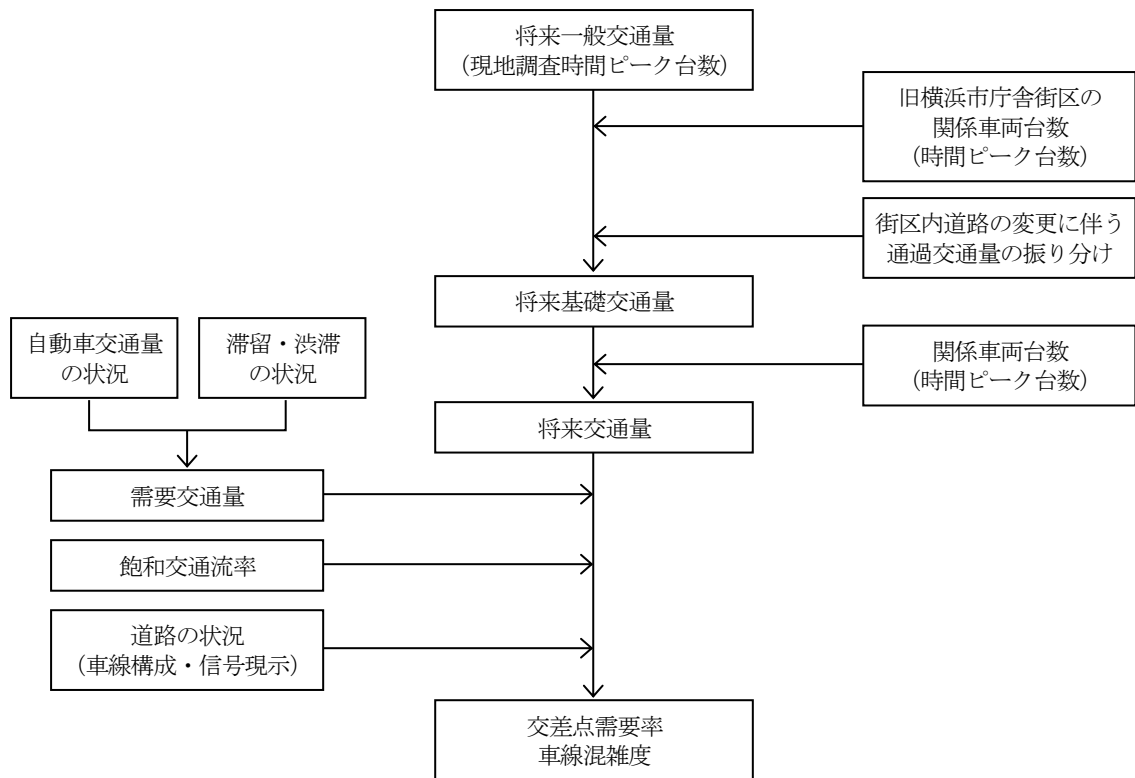


図 6.12-9 関係車両の走行に伴う交通混雑の予測手順

(5) 予測条件

a) 交通量

① 将来一般交通量

供用時における一般交通量は、「1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 (5) 予測条件 a) 交通量 ①工事中一般交通量」(p. 6.12-44 参照)と同様に、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしました。

② 将来基礎交通量

将来一般交通量に、「1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 (5) 予測条件 a) 交通量 ②工事中基礎交通量」(p. 6.12-45 参照)と同様の補正を加えて将来基礎交通量としました。

③ 将来交通量

将来基礎交通量に、本事業及び隣接事業の関係車両台数を加えて将来交通量としました。

関係車両の台数は、表 6.12-22(1)～(2)に示すとおり、「大規模開発マニュアル」等に基づいて供用時における 1 日あたりの発生集中交通量を設定し、これに時間集中度を乗じてピーク時の 1 時間あたり台数を算出しました。また、関係車両の方面構成比は、「平成 30 年パーソントリップ調査」(以下、「H30PT」といいます。)等を参考として、表 6.12-23 に示すとおりに設定しました。

さらに、本事業では市道関内本牧線第 7002 号線沿道に交通広場を整備する計画としており、ここを発着する高速バス等の台数増加が想定されることから、「交通広場関係車両」としてピーク時にバス 14 台/時 (往復 28 台/時) を加算しました。

関係車両台数の設定の詳細は資料編 p. 資 1-20～p. 資 1-22 に、予測地点における流入車線別の将来交通量は資料編 p. 資 3.8-414～p. 資 3.8-417 に示すとおりです。

表 6.12-22(1) 供用時における関係車両台数（平日）

事業	用途	関係車両台数 (台/日・往復)		時間 集中度 ^{※1}	ピーク時関係車両台数 (台/時・往復)	
		小型車	大型車		小型車	大型車
本事業	事務所・貢献施設	2,538	0	9%	228	0
	商業施設					
	住宅	32	0	7%	2	0
隣接事業	事務所	308	0	9%	28	0
	商業施設	267	0	10%	27	0
	住宅	24	0	7%	2	0
交通広場	高速バス等	0	300	—	0	28
合計		3,169	300	—	287	28

※1 「大規模開発マニュアル」に示される自動車（平日）の標準値より、周辺部の一般型事務所ビル<午前>、商業施設<午後>及び住宅<午前>の値を参照しました。

表 6.12-22(2) 供用時における関係車両台数（休日）

事業	用途	関係車両台数 (台/日・往復)		時間 集中度 ^{※1}	ピーク時関係車両台数 (台/時・往復)	
		小型車	大型車		小型車	大型車
本事業	事務所・貢献施設	0	0	—	0	0
	商業施設	1,200	0	12%	144	0
	住宅	32	0	8%	3	0
隣接事業	事務所	0	0	—	0	0
	商業施設	467	0	12%	56	0
	住宅	24	0	8%	2	0
交通広場	高速バス等	0	300	—	0	28
合計		1,723	300	—	205	28

※1 「大規模開発マニュアル」に示される自動車（休日）の標準値より、商業施設<午後>及び住宅<午後>の値を参照しました。

表 6.12-23 建物の供用に伴う関係車両の方面構成比

方面	構成比	
	本事業・隣接事業関係車両	交通広場関係車両
北西方面	23.7%	12.5% ^{※1}
北東方面	3.4%	
南東方面	12.0%	0%
西方面	33.8%	0%
高速道路（北方面）	19.6%	41.7%
高速道路（南方面）	7.5%	45.8%
合計	100.0%	100.0%

※1 交通広場関係車両のうち観光系路線バスは、北東方面より入庫し、北西方面に出庫する走行ルート想定しました。

b) 交通規制、車線構成等

関係車両の主要な走行ルートにおける交通規制、車線構成等の状況は、「1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全 (5) 予測条件 b) 交通規制、車線構成等」(p. 6. 12-45 参照) と同様としました。

(6) 予測結果

a) 関係車両の走行に伴う交通混雑

対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6. 12-24(1)～(2)に、車線混雑度は表 6. 12-25(1)～(2)に示すとおりです。

供用時の交差点需要率は地点 3 (ハマスタ入口) が最大で、平日に 0. 566、休日に 0. 515 となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

供用時の車線混雑度は、地点 8 (尾上町) B 断面 (南東側) の左折・直進車線が平日に 0. 926、休日に 0. 700、地点 5 (不老町) B 断面 (南東側) の右折車線が平日に 0. 896、休日に 0. 589 とやや高く、一時的な交通混雑を生じやすい可能性があります。全ての交差点において 1. 0 を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

なお、予測結果の詳細は、資料編 (平日 p. 資 3. 8-474～p. 資 3. 8-484、休日 p. 資 3. 8-485～p. 資 3. 8-495 参照) に示すとおりです。

表 6. 12-24(1) 供用時の交差点需要率 (関係車両の走行に伴う交通混雑) (平日)

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	将来 基礎交通量 ①	将来 交通量 ②	限界需要率	増加量 ②-①	
地点 1 横浜スタジアム前	0.480	0.489	0.954	+0.009	15:00～16:00
地点 2 扇町一丁目	0.472	0.507	0.931	+0.035	9:15～10:15
地点 3 ハマスタ入口	0.536	0.566	0.815	+0.030	14:15～15:15
地点 4 関内駅南口	0.440	0.464	0.815	+0.024	16:15～17:15
地点 5 不老町	0.387	0.387	0.924	±0.000	14:15～15:15
地点 6 尾上町一丁目	0.412	0.440	0.844	+0.028	13:45～14:45
地点 7 尾上町二丁目	0.217	0.301	0.878	+0.084	13:45～14:45
地点 8 尾上町	0.331	0.450	0.878	+0.119	13:45～14:45
地点 9 羽衣町	0.411	0.426	0.864	+0.015	17:15～18:15
地点 10 関内駅北口	0.421	0.431	0.957	+0.010	14:15～15:15
地点 11 蓬莱町	0.243	0.243	0.915	±0.000	15:00～16:00

表 6.12-24(2) 供用時の交差点需要率（関係車両の走行に伴う交通混雑）（休日）

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	将来 基礎交通量 ①	将来 交通量 ②	限界需要率	増加量 ②-①	
地点1 横浜スタジアム前	0.392	0.399	0.956	+0.007	11:45～12:45
地点2 扇町一丁目	0.332	0.343	0.926	+0.011	15:30～16:30
地点3 ハマスタ入口	0.487	0.515	0.821	+0.028	15:30～16:30
地点4 関内駅南口	0.397	0.428	0.815	+0.031	15:30～16:30
地点5 不老町	0.282	0.282	0.922	±0.000	15:30～16:30
地点6 尾上町一丁目	0.367	0.388	0.844	+0.021	11:45～12:45
地点7 尾上町二丁目	0.152	0.235	0.878	+0.083	16:00～17:00
地点8 尾上町	0.272	0.357	0.879	+0.085	15:15～16:15
地点9 羽衣町	0.333	0.333	0.854	±0.000	15:30～16:30
地点10 関内駅北口	0.388	0.396	0.957	+0.008	15:15～16:15
地点11 蓬萊町	0.173	0.173	0.912	±0.000	11:45～12:45

表 6.12-25(1) 供用時の車線混雑度（関係車両の走行に伴う交通混雑）（平日）

交差点名	断面	流入車線構成	将来基礎交通量	将来交通量	増分	
地点1 横浜スタジアム前	A	直	0.374	0.374	±0.000	
		左直	0.374	0.374	±0.000	
	B	右	0.161	0.165	+0.004	
		直	0.356	0.392	+0.036	
		左	0.271	0.271	±0.000	
		右	0.408	0.408	±0.000	
	C	直	0.205	0.205	±0.000	
		左直	0.116	0.148	+0.032	
	E	直	0.186	0.206	+0.020	
		左	0.184	0.205	+0.021	
地点2 扇町一丁目	A	右	0.302	0.302	±0.000	
		直	0.191	0.191	±0.000	
		左直	0.192	0.192	±0.000	
	B	直	0.274	0.288	+0.014	
		左直	0.274	0.261	-0.013	
	C	右	0.094	0.094	±0.000	
		直	0.510	0.476	-0.034	
		左直	0.508	0.550	+0.042	
		右	0.309	0.309	±0.000	
	D	直	0.564	0.599	+0.035	
左		0.185	0.212	+0.027		
地点3 ハマスタ入口	A	右	0.194	0.202	+0.008	
		直	0.421	0.421	±0.000	
	B	直	0.529	0.529	±0.000	
		左	0.403	0.553	+0.150	
C	右	0.338	0.463	+0.125		
	左	0.378	0.397	+0.019		
地点4 関内駅南口	A	直	0.289	0.334	+0.045	
		左	0.185	0.203	+0.018	
	B	右	0.386	0.495	+0.109	
		左	0.465	0.465	±0.000	
C	直	0.212	0.248	+0.036		
地点5 不老町	A	右	0.182	0.196	+0.014	
		直	0.384	0.384	±0.000	
		左	0.098	0.129	+0.031	
	B	右	0.896	0.896	±0.000	
		直	0.357	0.357	±0.000	
		左直	0.355	0.355	±0.000	
		左直	0.367	0.439	+0.072	
	D	右	0.295	0.295	±0.000	
		直	0.386	0.386	±0.000	
		左	0.133	0.133	±0.000	
地点6 尾上町一丁目	A	右	0.041	0.046	+0.005	
		直	0.204	0.268	+0.064	
	B	直	0.265	0.313	+0.048	
		左直	0.262	0.313	+0.051	
	地点7 尾上町二丁目	A	右直左	0.295	0.295	±0.000
		B	直	0.214	0.271	+0.057
左直			0.215	0.271	+0.056	
C		右左	0.080	0.451	+0.371	
D	右直	0.210	0.210	±0.000		
	直	0.209	0.209	±0.000		
地点8 尾上町	A	右	0.089	0.089	±0.000	
		直	0.216	0.218	+0.002	
		左直	0.215	0.217	+0.002	
	B	右	0.064	0.064	±0.000	
		直	0.405	0.472	+0.067	
		左直	0.548	0.926	+0.378	
		右	0.196	0.197	+0.001	
	C	直	0.319	0.319	±0.000	
		左直	0.318	0.318	±0.000	
	D	右	0.311	0.388	+0.077	
直		0.254	0.254	±0.000		
左直		0.254	0.254	±0.000		
地点9 羽衣町	A	直	0.435	0.464	+0.029	
		左直	0.434	0.464	+0.030	
	B	右	0.340	0.340	±0.000	
		直	0.561	0.561	±0.000	
		左	0.224	0.224	±0.000	
		直	0.409	0.409	±0.000	
C	左直	0.410	0.410	±0.000		
	D	右	0.491	0.491	±0.000	
直		0.487	0.487	±0.000		
左	0.089	0.089	±0.000			
地点10 関内駅北口	A	直	0.235	0.254	+0.019	
		左直	0.235	0.253	+0.018	
	C	直	0.240	0.240	±0.000	
		左直	0.239	0.240	+0.001	
地点11 蓬萊町*	B	直	0.292	0.292	±0.000	
	C	左直	0.263	0.263	±0.000	
	(C')	右	0.120	0.134	+0.014	
	D	直	0.258	0.258	±0.000	
直		0.000	0.000	±0.000		

※ 街区内道路の廃道・再編に伴い、地点11のA断面への流入交通はなくなります。

表 6.12-25(2) 供用時の車線混雑度（関係車両の走行に伴う交通混雑）（休日）

交差点名	断面	流入車線構成	将来基礎交通量	将来交通量	増分	
地点1 横浜スタジアム前	A	直	0.261	0.261	±0.000	
		左直	0.261	0.261	±0.000	
	B	右	0.177	0.181	+0.004	
		直	0.363	0.389	+0.026	
		左	0.230	0.230	±0.000	
		右	0.296	0.296	±0.000	
	C	直	0.191	0.191	±0.000	
		左直	0.145	0.170	+0.025	
	E	直	0.232	0.245	+0.013	
		左	0.231	0.245	+0.014	
地点2 扇町一丁目	A	右	0.300	0.300	±0.000	
		直	0.239	0.239	±0.000	
		左直	0.240	0.240	±0.000	
	B	直	0.234	0.234	±0.000	
		左直	0.233	0.233	±0.000	
	C	右	0.071	0.071	±0.000	
		直	0.364	0.364	±0.000	
		左直	0.364	0.364	±0.000	
	D	右	0.200	0.200	±0.000	
		直	0.306	0.333	+0.027	
左		0.136	0.154	+0.018		
地点3 ハマスタ入口	A	右	0.135	0.142	+0.007	
		直	0.351	0.351	±0.000	
	B	直	0.373	0.373	±0.000	
		左	0.380	0.493	+0.113	
C	右	0.310	0.413	+0.103		
	左	0.261	0.277	+0.016		
地点4 関内駅南口	A	直	0.221	0.259	+0.038	
		左	0.172	0.184	+0.012	
	B	右	0.363	0.439	+0.076	
		左	0.255	0.255	±0.000	
	C	直	0.201	0.228	+0.027	
地点5 不老町	A	右	0.108	0.113	+0.005	
		直	0.236	0.236	±0.000	
		左	0.085	0.108	+0.023	
	B	右	0.589	0.589	±0.000	
		直	0.337	0.337	±0.000	
		左直	0.337	0.337	±0.000	
		左直	0.221	0.275	+0.054	
	D	右	0.192	0.192	±0.000	
		直	0.301	0.301	±0.000	
		左	0.151	0.151	±0.000	
地点6 尾上町一丁目	A	右	0.023	0.025	+0.002	
		直	0.175	0.223	+0.048	
	B	直	0.189	0.217	+0.028	
		左直	0.188	0.217	+0.029	
	地点7 尾上町二丁目	A	右直左	0.129	0.129	±0.000
		B	直	0.204	0.243	+0.039
左直			0.203	0.243	+0.040	
C		右左	0.035	0.303	+0.268	
D		右直	0.157	0.157	±0.000	
		直	0.157	0.157	±0.000	
地点8 尾上町	A	右	0.039	0.039	±0.000	
		直	0.162	0.165	+0.003	
		左直	0.163	0.166	+0.003	
	B	右	0.043	0.043	±0.000	
		直	0.395	0.443	+0.048	
		左直	0.428	0.700	+0.272	
	C	右	0.133	0.134	+0.001	
		直	0.271	0.271	±0.000	
		左直	0.270	0.270	±0.000	
	D	右	0.290	0.341	+0.051	
直		0.187	0.187	±0.000		
左直		0.185	0.185	±0.000		
		直	0.309	0.328	+0.019	
地点9 羽衣町	A	直	0.309	0.328	+0.019	
		左直	0.307	0.326	+0.019	
	B	右	0.335	0.335	±0.000	
		直	0.438	0.438	±0.000	
		左	0.208	0.208	±0.000	
	C	直	0.359	0.359	±0.000	
		左直	0.358	0.358	±0.000	
	D	右	0.419	0.419	±0.000	
		直	0.347	0.347	±0.000	
		左	0.088	0.088	±0.000	
地点10 関内駅北口	A	直	0.195	0.207	+0.012	
		左直	0.194	0.207	+0.013	
	C	直	0.178	0.178	±0.000	
		左直	0.178	0.178	±0.000	
地点11 蓬莱町*	B	直	0.258	0.258	±0.000	
	C	左直	0.112	0.112	±0.000	
	(C')	右	0.056	0.056	±0.000	
	D	直	0.280	0.280	±0.000	
直		0.001	0.001	±0.000		

※ 街区内道路の廃道・再編に伴い、地点11のA断面への流入交通はなくなります。

b) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

関係車両の主要な走行ルートである一般国道 16 号、横浜鎌倉線、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、新横浜通り、市道山下町第 47 号線は、図 6.12-6 (p.6.12-38 参照) に示したとおり、道路の両側に植栽帯やガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されているため、関係車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、本事業では敷地内に一般の人々が安全に利用・通行できる歩行空間や滞留空間となる広場空間を配置するほか、隣接事業及び旧横浜市庁舎街区との間を接続する 2 階レベルのデッキ通路や JR 関内駅から横浜スタジアムや交通広場に至る地上部の歩行空間を整備すること等により、歩車分離された安全な歩行者ネットワークの形成に寄与する計画としています。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び供用時における歩行者の安全への配慮等により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

(7) 環境の保全のための措置

関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全への影響を低減するため、表 6.12-26 に示す環境の保全のための措置を実施します。

なお、これらの環境の保全のための措置は、計画立案時及び供用時に、事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-26 環境の保全のための措置（関係車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
<p>【供用時】 関係車両の走行に伴う交通混雑</p>	<p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、自動車交通の円滑化、路上駐車防止のため、案内板の設置等により駐車場への適切な経路誘導に努めます。 <p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通集中の回避のため、本事業の施設に係る従業員は原則として、公共交通機関による通勤を推奨していきます。 ・本事業の施設利用者に対しては、案内看板やパンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、極力交通集中の回避に配慮するように検討します。
<p>【供用時】 関係車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域内には一般の人々が安全に利用・通行できる歩行空間や滞留空間となる広場空間を配置する計画とします。 ・本事業で市道山下町第7号線を、隣接事業で市道山下町第5号線を歩行空間として整備し、歩車分離により歩行者の安全に配慮した計画とします。 ・本事業の建築敷地内における歩行空間では、段差の少ない舗装等によりバリアフリー性に配慮します。 <p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2階部分で本事業及び隣接事業の計画建築物と旧横浜市庁舎街区の計画建築物をデッキで接続することにより、横浜中華街や元町等の地域とつながる安全な歩行者ネットワークの形成に寄与します。 ・本事業の関係車両出入口など、車両動線と歩行者動線が交錯する箇所については、施設案内等により注意喚起を図り、歩行者の安全に配慮します。

(8) 評価

a) 関係車両の走行に伴う交通混雑

関係車両の走行に伴うピーク時間帯の交差点需要率は、全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も1.0を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。

これに対して、本事業ではさらに計画立案時及び供用時において、表 6.12-26 に示したような環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、関係車両の走行に伴う交通混雑の低減を図る計画としており、これにより環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

b) 関係車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路の両側に植栽帯やガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車分離されているため、関係車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、本事業ではさらに計画立案時及び供用時において、表 6.12-26 に示したような環境の保全のための措置を適切に実施していくことで、関係車両の走行に伴う歩行者の安全への影響を低減する計画としており、これにより環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

3) 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑

(1) 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

(2) 予測地域・地点

予測地点は、公共施設等の位置（p. 6. 12-26 参照）や学区、通学路の状況（p. 6. 12-27 参照）等を踏まえ、主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルートを設定し、図 6. 12-3（p. 6. 12-17 参照）に示す 19 地点としました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が供用開始後、事業活動が定常の状態になる時期の平日としました。

(4) 予測方法

歩行者の交通混雑の予測手順は、図 6. 12-10 に示すとおりです。

歩行者等の交通量がピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を「大規模開発マニュアル」に示される方法に準拠して算出しました。

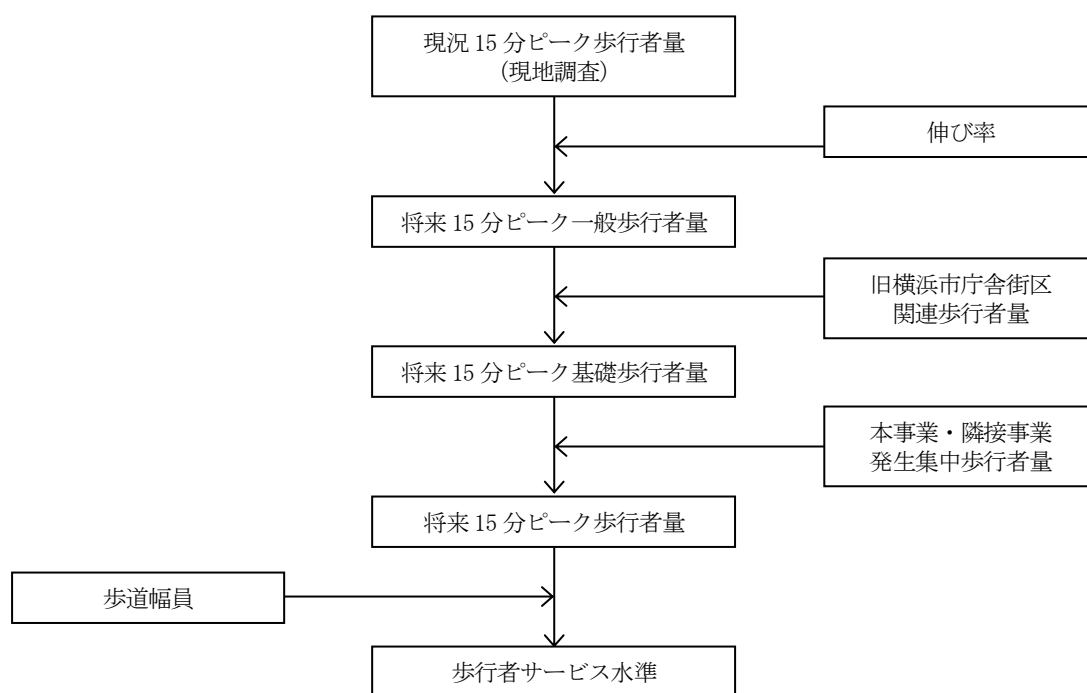


図 6. 12-10 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑の予測手順

(5) 予測条件

a) 歩行者量

① 将来一般歩行者量

供用時における一般歩行者量は、最寄り鉄道駅の乗降客数の推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、JR 関内駅及び市営地下鉄関内駅の利用者数の経年変化を整理したところ、平成 27 年度の値に対して、令和 10 年度には JR 関内駅で 1.017 倍、市営地下鉄関内駅で 1.034 倍という伸び率が推計されました。

対象事業実施区域周辺では本事業を含む複数の再開発事業が進捗しており、将来的に来訪者が増加する効果も考慮し、一般歩行者量の伸び率は 1.1 と設定しました。

② 将来基礎歩行者量

将来一般歩行者量に、隣接する旧横浜市庁舎街区の供用時における関連歩行者量を加えて将来基礎歩行者量としました。

なお、旧横浜市庁舎街区の供用時における関連歩行者量は、平日は、「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価書」（三井不動産株式会社、令和 3 年 7 月、本編 p. 6. 12-49 参照）において整理されているピーク 15 分発生集中交通量を、休日は、資料編（三井不動産株式会社、令和 3 年 7 月、p. 資 1-9 参照）に示される平日と休日の発生集中交通量（人 T.E./日）から算出した平休比（ $46,289 \div 48,020 = 0.96$ ）を平日のピーク 15 分発生集中交通量に乗じて設定しました。

各予測地点における現況歩行者量及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分交通量）は、表 6. 12-27 (1)～(2)に示すとおりです。

③ 供用時の発生集中歩行者量及び将来歩行者量

建物の供用に伴う発生集中交通量（人ベース：人 T.E./日）の算定にあたっては、「大規模開発マニュアル」及び「H30PT」を参考に設定しました。

自動車利用以外の手段（鉄道・バス・徒歩・自転車）で対象事業実施区域に出入りする人の量は、「H30PT」から自動車利用以外の交通手段分担率を設定し、歩行者及び自転車の 1 日あたりの発生集中歩行者量を設定し、これに時間集中率を乗じてピーク時の歩行者量を算定しました。

歩行者経路は、交通手段別に設定しました。鉄道については、JR 関内駅、市営地下鉄関内駅、みなとみらい線日本大通駅を利用駅と設定し、各駅の利用率は、乗車人員と駅までの距離を考慮して設定しました。路線バスの利用者は近隣の地下鉄関内駅バス停を利用するものとし、自転車及び徒歩による経路は各施設から 4 方面に按分して設定しました。

建物の供用に伴う発生集中歩行者量は表 6. 12-28 (1)～(2)に、予測地点ごとの将来歩行者量（ピーク 15 分交通量）は表 6. 12-29 (1)～(2)に示すとおりです。

なお、発生集中歩行者量の算定方法の詳細は、資料編（p. 資 3. 8-496～p. 資 3. 8-499 参照）に示すとおりです。

b) 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定に用いる将来の歩道幅員は、本事業及び隣接事業の事業計画に基づき設定しました。

表 6.12-27(1) 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分歩行者量）（平日）

予測地点	ピーク時間帯	ピーク 15 分 現況歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 旧横浜市庁舎街区 歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 将来基礎歩行者量 (人/15min)	
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点 A	8:30~8:45	377	5	0	0	415	6
地点 B1	11:45~12:00	35	11	0	0	39	12
地点 B2	12:30~12:45	70	5	0	0	77	6
地点 C1*	8:30~8:45	411	18	0	0	452	20
地点 C2*	8:30~8:45	853	21	0	0	938	23
地点 D1	18:15~18:30	133	9	0	0	146	10
地点 D2	18:00~18:15	195	8	0	0	215	9
地点 E	8:30~8:45	576	8	258	4	892	13
地点 F*	12:15~12:30	221	15	0	0	243	17
地点 G*	8:30~8:45	292	6	0	0	321	7
地点 H	8:30~8:45	467	21	415	10	929	33
地点 I*	8:30~8:45	390	18	0	0	429	20
地点 J1	12:15~12:30	21	2	0	0	23	2
地点 J2	8:30~8:45	228	19	0	0	251	21

※ 地点 C1, C2, F, G, I は、現況では車道の両側に歩道があるため、現況調査結果（表 6.12-14 及び表 6.12-15）には片側ずつのピーク時交通量を示しましたが、本事業及び隣接事業により歩行者通路として統合される計画のため、将来予測においては両側合計のピーク時交通量を設定しました。

表 6.12-27(2) 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分歩行者量）（休日）

予測地点	ピーク時間帯	ピーク 15 分 現況歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 旧横浜市庁舎街区 歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 将来基礎歩行者量 (人/15min)	
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点 A	13:30~13:45	198	22	0	0	218	24
地点 B1	11:15~11:30	36	2	0	0	40	2
地点 B2	18:00~18:15	56	2	0	0	62	2
地点 C1*	13:45~14:00	294	23	0	0	323	25
地点 C2*	13:45~14:00	554	22	0	0	609	24
地点 D1	17:30~17:45	67	4	0	0	74	4
地点 D2	13:15~13:30	99	6	0	0	109	7
地点 E	13:45~14:00	164	16	248	4	428	22
地点 F*	15:30~15:45	197	31	0	0	217	34
地点 G*	13:00~13:15	158	12	0	0	174	13
地点 H	11:15~11:30	229	29	398	10	650	42
地点 I ^{※1}	15:45~16:00	105	11	0	0	116	12
地点 J1	11:15~11:30	23	2	0	0	25	2
地点 J2	13:45~14:00	96	21	0	0	106	23

※ 地点 C1, C2, F, G, I は、現況では車道の両側に歩道があるため、現況調査結果（表 6.12-14 及び表 6.12-15）には片側ずつのピーク時交通量を示しましたが、本事業及び隣接事業により歩行者通路として統合される計画のため、将来予測においては両側合計のピーク時交通量を設定しました。

表 6.12-28(1) 建物の供用に伴う交通手段別の発生集中歩行者量（平日）

事業	時間帯	ピーク時発生集中歩行者量（人T.E./時）						
		鉄道			路線バス	徒歩	自転車	計
		JR関内駅	市営地下鉄関内駅	みなとみらい線日本大通駅				
本事業	朝	6,120	713	27	34	223	58	7,175
	昼	194	23	1	48	344	102	712
	午後	2,854	333	13	31	212	58	3,501
隣接事業	朝	920	107	4	12	73	9	1,125
	昼	90	11	0	28	287	30	446
	午後	554	65	2	30	323	29	1,003
合計	朝	7,040	820	31	46	296	67	8,300
	昼	284	34	1	76	631	132	1,158
	午後	3,408	398	15	61	535	87	4,504

表 6.12-28(2) 建物の供用に伴う交通手段別の発生集中歩行者量（休日）

事業	時間帯	ピーク時発生集中歩行者量（人T.E./時）						
		鉄道			路線バス	徒歩	自転車	計
		JR関内駅	市営地下鉄関内駅	みなとみらい線日本大通駅				
本事業	午後	638	74	3	97	1,155	87	2,054
隣接事業	午後	287	33	1	42	476	35	874
合計	午後	925	107	4	139	1,631	122	2,928

表 6.12-29(1) 将来歩行者量（ピーク15分歩行者量）（平日）

予測地点	ピーク時間帯	ピーク15分将来基礎歩行者量（人/15min）		ピーク15分発生集中歩行者量（人/15min）		ピーク15分将来歩行者量（人/15min）	
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点A	8:30~8:45	415	6	36	0	451	6
地点B1	11:45~12:00	39	12	7	0	46	12
地点B2	12:30~12:45	77	6	0	0	77	6
地点C1	8:30~8:45	452	20	323	5	775	25
地点C2	8:30~8:45	938	23	106	5	1,044	28
地点D1	18:15~18:30	146	10	15	0	161	10
地点D2	18:00~18:15	215	9	0	0	215	9
地点E	8:30~8:45	892	13	10	0	902	13
地点F	12:15~12:30	243	17	21	4	264	21
地点G	8:30~8:45	321	7	6	0	327	7
地点H	8:30~8:45	929	33	1,858	5	2,787	38
地点I	8:30~8:45	429	20	293	4	722	24
地点J1	12:15~12:30	23	2	0	0	23	2
地点J2	8:30~8:45	251	21	17	4	268	25

表 6.12-29(2) 将来歩行者量（ピーク 15 分歩行者量）（休日）

予測地点	ピーク時間帯	ピーク 15 分 将来基礎歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 発生集中歩行者量 (人/15min)		ピーク 15 分 将来歩行者量 (人/15min)	
		歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点 A	13:30～13:45	218	24	46	3	264	27
地点 B1	11:15～11:30	40	2	7	0	47	2
地点 B2	18:00～18:15	62	2	0	0	62	2
地点 C1	13:45～14:00	323	25	300	10	623	35
地点 C2	13:45～14:00	609	24	216	10	825	34
地点 D1	17:30～17:45	74	4	65	0	139	4
地点 D2	13:15～13:30	109	7	0	0	109	7
地点 E	13:45～14:00	428	22	44	0	472	22
地点 F	15:30～15:45	217	34	36	3	253	37
地点 G	13:00～13:15	174	13	37	0	211	13
地点 H	11:15～11:30	650	42	231	10	881	52
地点 I	15:45～16:00	116	12	30	0	146	12
地点 J1	11:15～11:30	25	2	0	0	25	2
地点 J2	13:45～14:00	106	23	87	7	193	30

(6) 予測結果

供用時における対象事業実施区域周辺の歩行者サービス水準は、表 6.12-30(1)～(2)に示すとおりです。なお、歩行者流量とサービス水準の関係は、表 6.12-13 (p.6.12-39 参照) に示したとおりです。

予測地点は、主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルート上を想定しており、平日のピーク時間帯は多くの地点で通勤・通学時間にあたっていますが、歩行者サービス水準は、すべての予測地点で自由歩行が可能とされる水準 A が確保されるものと予測します。

なお、歩行者等の交通量が最も増加するのは平日の地点 H で、ピーク時間帯 (8:30～8:45) における 15 分歩行者量は現況の 572 人 (表 6.12-15(1) (p.6.12-42) 参照) から約 5 倍の 2,977 人になりますが、歩道の有効幅員を可能な限り広くとることにより十分なウォークアビリティが確保されるものと考えます。

表 6.12-30(1) 供用時の歩行者サービス水準（平日）

調査地点	有効幅員 (m) ①	現況ピーク 15 分歩行者量 (人/15min)			歩行者流量 (人/m・分) ④/15/①	歩行者 サービス水準 -	
		時間帯 -	歩行者 ②	自転車 ③			計* ④=②+③×5
地点 A	2.7	8:30~8:45	451	6	481	11.9	A
地点 B1	2.0	11:45~12:00	46	12	106	3.5	A
地点 B2	3.4	12:30~12:45	77	6	107	2.1	A
地点 C1	12.6	8:30~8:45	775	25	900	4.8	A
地点 C2	11.5	8:30~8:45	1,044	28	1,184	6.9	A
地点 D1	3.1	18:15~18:30	161	10	211	4.5	A
地点 D2	3.1	18:00~18:15	215	9	260	5.6	A
地点 E	6.5	8:30~8:45	902	13	967	9.9	A
地点 F	20.0	12:15~12:30	264	21	369	1.2	A
地点 G	3.1	8:30~8:45	327	7	362	7.8	A
地点 H	14.7	8:30~8:45	2,787	38	2,977	13.5	A
地点 I	9.5	8:30~8:45	722	24	842	5.9	A
地点 J1	13.6	12:15~12:30	23	2	33	0.2	A
地点 J2	5.7	8:30~8:45	268	25	393	4.6	A

※自転車を押して歩く場合を考慮し、自転車 1 台あたり歩行者 5 人相当として扱いました。

表 6.12-30(2) 供用時の歩行者サービス水準（休日）

調査地点	有効幅員 (m) ①	現況ピーク 15 分歩行者通量 (人/15min)			歩行者流量 (人/m・分) ④/15/①	歩行者 サービス水準 -	
		時間帯 -	歩行者 ②	自転車 ③			計* ④=②+③×5
地点 A	2.7	13:30~13:45	264	27	399	9.9	A
地点 B1	2.0	11:15~11:30	47	2	57	1.9	A
地点 B2	3.4	18:00~18:15	62	2	72	1.4	A
地点 C1	12.6	13:45~14:00	623	35	798	4.2	A
地点 C2	11.5	13:45~14:00	825	34	995	5.8	A
地点 D1	3.1	17:30~17:45	139	4	159	3.4	A
地点 D2	3.1	13:15~13:30	109	7	144	3.1	A
地点 E	6.5	13:45~14:00	472	22	582	6.0	A
地点 F	20.0	15:30~15:45	253	37	438	1.5	A
地点 G	3.1	13:00~13:15	211	13	276	5.9	A
地点 H	14.7	11:15~11:30	881	52	1,141	5.2	A
地点 I	9.5	15:45~16:00	146	12	206	1.4	A
地点 J1	13.6	11:15~11:30	25	2	35	0.2	A
地点 J2	5.7	13:45~14:00	193	30	343	4.0	A

※自転車を押して歩く場合を考慮し、自転車 1 台あたり歩行者 5 人相当として扱いました。

(7) 環境の保全のための措置

建物の供用に伴う歩行者の交通混雑への影響を低減するため、表 6.12-31 に示す環境の保全のための措置を実施します。

なお、これらの環境の保全のための措置は、計画立案時及び供用時に、事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-31 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

区分	環境の保全のための措置
<p>【供用時】 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑</p>	<p><u>計画立案時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、市道山下町第7号線を歩行空間として整備するほか、隣接事業との間にJR関内駅前新たな滞留空間となる広場空間を創出することで、旧横浜市庁舎街区との連続性の向上や交通広場に至る歩行者の快適性向上に寄与する計画としています。 ・隣接事業では、市道山下町第5号線を歩行空間として整備することで、JR関内駅から横浜スタジアムや交通広場に至る歩行空間の連続性、快適性を向上することが検討されています。 ・本事業の建築敷地内における歩行空間では、段差の少ない舗装等によりバリアフリー性に配慮します。 <p><u>供用時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2階部分で本事業及び隣接事業の計画建築物と旧横浜市庁舎街区の計画建築物をデッキで接続することにより、横浜中華街や元町等の地域とつながる歩行者ネットワークの形成に寄与します。

(8) 評価

主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルート上を想定した予測地点において、通勤・通学時間を含むピーク時間帯の歩行者サービス水準は、すべての地点で自由歩行が可能とされる水準Aが確保されるものと予測します。

特に平日の地点Hでは、ピーク時間帯（8:30～8:45）における15分歩行者量が現況から約5倍の2,975人に増加しますが、歩道の有効幅員を可能な限り広くとることにより十分なウォークビリティが確保されるものと考えます。

これらの予測に対して、本事業ではさらに、計画立案時及び供用時において、表 6.12-31に示したような環境の保全のための措置を隣接事業とも共有し、適切に実施していくことで、JR関内駅から隣接事業及び本事業の実施区域を経由して旧横浜市庁舎街区や横浜公園（横浜スタジアム）、横浜中華街、元町等の地域と繋がる新たな歩行者ネットワークの形成や、バリアフリー性にも配慮した安全で快適な歩行空間の整備に寄与する計画としており、これにより環境保全目標「歩行者等の安全で快適な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。